
BACHELORARBEIT

Herr
Maximilian Hatteier

**Fernbusse – eine langfristige
Alternative zur Bahn? Verlage-
rung des innerdeutschen Fern-
verkehrs auf die Straße nach
Novellierung des Personenbe-
förderungsgesetzes**

2014

BACHELORARBEIT

Fernbusse – eine langfristige Alternative zur Bahn? Verlage- rung des innerdeutschen Fern- verkehrs auf die Straße nach Novellierung des Personenbe- förderungsgesetzes

Autor:
Herr Maximilian Hatteier

Studiengang:
Business Management

Seminargruppe:
BM11wT1-B

Erstprüfer:
Professor Heinrich Wiedemann

Zweitprüfer:
Doktor Sebastian Scharf

Einreichung:
München, 24. Juni 2014

BACHELOR THESIS

Long-distance buses – a long-term alternative to the railway? Displacement of the german domestic long distance traffic on the road after the amendment of the passenger transport law

author:
Mr. Maximilian Hatteier

course of studies:
business management

seminar group:
BM11wT1-B

first examiner:
Professor Heinrich Wiedemann

second examiner:
Doctor Sebastian Scharf

submission:
Munich, 24th June 2014

Bibliografische Angaben

Hatteier, Maximilian:

Fernbusse – eine langfristige Alternative zur Bahn? Verlagerung des innerdeutschen Fernverkehrs auf die Straße nach Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes

Long-distance buses – a long-term alternative to the railway? Displacement of the german domestic long distance traffic on the road after the amendment of the passenger transport law

50 Seiten, Hochschule Mittweida, University of Applied Sciences,
Fakultät Medien, Bachelorarbeit, 2014

Abstract

Durch das Inkrafttreten der Modifizierung des Personenbeförderungsgesetzes zum 01. Januar 2013 bieten sich seit diesem Zeitpunkt neue Potentiale auf dem innerdeutschen Fernverkehrsmarkt. Der Wegfall der Restriktionen bietet seither privaten Busunternehmen die Möglichkeit, zur Bahn konkurrierende Fernbuslinien anzubieten. Die durchgeführte empirische Datenerhebung legt die Akzeptanz sowie die Nutzungsaffinität des neuen Verkehrsträgers dar. Insbesondere durch günstige Preise und direkte Verbindungen kann sich der Fernbus auf Strecken bis zu 500 km deutlich von der Bahn abheben.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	V
Abkürzungsverzeichnis	VI
Abbildungsverzeichnis	VII
Tabellenverzeichnis	VIII
1 Einleitung.....	1
2 Theoretische Grundlagen des innerdeutschen Fernbusmarktes	2
2.1 Begriffsdefinitionen.....	2
2.2 Stand der Forschung.....	3
2.3 Interdisziplinäre Einordnung	5
3 Rahmenbedingungen des Fernbuslinienverkehrs.....	6
3.1 Entwicklung der Busreisen in Deutschland.....	6
3.2 Das Personenbeförderungsgesetz	7
3.3 Faktor Bus.....	10
3.4 Analyse des Liniennetzes.....	13
4 Fernbusse in Deutschland ab 2013.....	14
5 Empirische Datenerhebung zur Nutzungsaffinität.....	23
5.1 Quantitative Befragung	23
5.1.1 Besonderheiten einer Online Befragung.....	24
5.1.2 Stichprobenumfang	26
5.1.3 Stichprobenbildung	26
5.1.4 Erstellung und Aufbau des Fragebogens	27
5.1.5 Ziele der Online Befragung	30
5.2 Auswertung des Fragebogens.....	30
5.2.1 Univariate Statistik	31
5.2.2 Bivariate Statistik	48
6 Fazit & Ausblick	50
Literaturverzeichnis	IX
Anhang.....	XVI
Eigenständigkeitserklärung	LI

Abkürzungsverzeichnis

ABS	Anti-Blockier-System
ASR	Antriebs-Schlupf-Regulierung
bdo	Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer
BEX	Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH
BLB	Berlin Linien Bus GmbH
DTG	Deutsche Touring GmbH
gbk	Gütegemeinschaft Buskomfort
IC Bus	InterCity Bus
MFB	MeinFernbus GmbH
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Streckennetz BLB. Mai 2014	14
Abbildung 2 Streckennetz DTG. Mai 2014.....	16
Abbildung 3 Streckennetz DeinBus.de. Mai 2014.....	17
Abbildung 4 Streckennetz MFB. Mai 2014.....	18
Abbildung 5 Streckennetz FlixBus. Mai 2014.....	19
Abbildung 6 Streckennetz city2city. Mai 2014.....	20
Abbildung 7 Streckennetz IC Bus. Mai 2014.....	21
Abbildung 8 Streckennetz ADAC Postbus. Mai 2014.....	22
Abbildung 9 Unternehmung einer Fernreise	31
Abbildung 10 Anzahl der Fahrten	31
Abbildung 11 Häufigste Fernreisemotive	32
Abbildung 12 Gruppengröße bei Fernreisen.....	32
Abbildung 13 Lieblingsverkehrsträger.....	32
Abbildung 14 Relevanz der Eigenschaften im Fernverkehr	33
Abbildung 15 Buchungszeitpunkt bei Fernfahrten	34
Abbildung 16 Verkehrsmittelwahl bei Buchung direkt am Reisetag	34
Abbildung 17 Verkehrsmittelwahl bei Buchung einer Woche zuvor	35
Abbildung 18 Verkehrsmittelwahl bei Buchung zwei Wochen zuvor	36
Abbildung 19 Verkehrsmittelwahl bei Buchung vier Wochen zuvor.....	36
Abbildung 20 Verkehrsmittelwahl bei Buchung zwei Monate zuvor	37
Abbildung 21 Verkehrsmittelwahl bei Buchung mehr als zwei Monate zuvor	38
Abbildung 22 Bekanntheit der Fernbusanbieter	39
Abbildung 23 Einstellung zur Liberalisierung	40
Abbildung 24 Fernbusnutzung.....	40
Abbildung 25 Auswahl der Anbieter.....	40
Abbildung 26 Reiseaufenthaltsdauer.....	41
Abbildung 27 Auswahl der Übernachtungsmöglichkeiten	41
Abbildung 28 Zurückgelegte Distanz	42
Abbildung 29 Gruppengröße bei Busreisen	42
Abbildung 30 Zufriedenheit der Fernbusmerkmale	43
Abbildung 31 Buchungsverhalten	43
Abbildung 32 Nochmaliges Reisen.....	44
Abbildung 33 Gründe gegen eine Fernbusfahrt.....	45
Abbildung 34 Geschlecht.....	45
Abbildung 35 Altersgruppen	45
Abbildung 36 Entfernung zur Großstadt	46
Abbildung 37 Schulabschluss.....	46
Abbildung 38 Berufsstand	46
Abbildung 39 Familienstand	47
Abbildung 40 Nettoeinkommen	47

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Die Klassifizierungskriterien	10
---	----

1 Einleitung

„Staatskonzern verliert Millionen – Billig-Busse ärgern die Bahn“ und „Kostengünstiger als die Bahn - Immer mehr fahren mit dem Fernbus“ sind derzeit aktuelle Schlagzeilen, die in der deutschen Presse vorzufinden sind.¹ Der Grund dafür ist die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes, die es nun auch privaten Unternehmen ermöglicht, Fernverkehrslinien neben der Deutschen Bahn zu betreiben. Seit der Gesetzesänderung zum 01.01.2013 und der damit verbundenen Liberalisierung des Fernbuslinienmarktes sind auf deutschen Straßen vermehrt Fernbusse anzutreffen. Aus gegenwärtigem Anlass befasst sich diese Bachelorarbeit mit dem dynamisch wachsenden Fernbusmarkt. Die These dieser Arbeit lautet demnach „Fernbusse – eine langfristige Alternative zur Bahn? Verlagerung des innerdeutschen Fernverkehrsmarkt auf die Straße nach Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes“. Ziel dieser Arbeit ist es folglich die Nutzungsaffinität des neuen Verkehrsträgers zu eruieren sowie die jüngsten Veränderungen des deutschen Fernverkehrs darzulegen.

Zunächst werden die theoretischen Grundlagen des innerdeutschen Fernverkehrsmarktes zusammengefasst. Darunter fallen essentielle Begriffsdefinitionen, der aktuelle wissenschaftliche Forschungsstand und die interdisziplinäre Einordnung dieser Arbeit. Anschließend werden die Rahmenbedingungen im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr erläutert. Diese beginnen mit einem kurzen historischen Rückblick des deutschen Omnibusverkehrs. Im Folgenden wird auf das Personenbeförderungsgesetz eingegangen. Es wird die Gesetzeslage vor 2013 wiedergegeben sowie der Weg zur Änderung geschildert. Im Anschluss folgt eine Einordnung des Faktors Bus hinsichtlich der verschiedenen Typen, der Umweltverträglichkeit und der Sicherheit. Eine Analyse des momentanen Liniennetzes schließt die Rahmenbedingungen ab. Das anknüpfende Kapitel konzentriert sich ausschließlich auf die Hauptakteure des deutschen Fernbusmarktes. Hierbei werden acht unterschiedliche Busanbieter mit ihrem jeweiligem Streckennetz vorgestellt. Der eigentliche empirische Teil der Arbeit beginnt mit dem darauffolgenden Kapitel. Zu Beginn werden die empirische Methode und das systematische Vorgehen einer Online Befragung beschrieben. Angrenzend führt der Autor die Gründe auf, weshalb er sich für eine quantitative Online Befragung entschieden hat. Abschließend folgt eine umfangreiche deskriptive und mathematische Auswertung der Ergebnisse des Fragebogens. Ein Fazit samt Ausblick rundet diese Bachelorarbeit ab.

¹ vgl. n-tv Nachrichtenfernseher GmbH, www.n-tv.de, Zugriff v. 10.06.2014

2 Theoretische Grundlagen des innerdeutschen Fernbusmarktes

Für eine bessere Verständlichkeit zur Betrachtung des innerdeutschen Fernverkehrs werden zunächst nachkommend einige Begrifflichkeiten im Vorfeld definiert und voneinander abgegrenzt. Im Anschluss daran wird der aktuelle wissenschaftliche Forschungsstand der Busreisen dargelegt. Die interdisziplinäre Einordnung dieser Bachelorarbeit schließt dieses Kapitel ab.

2.1 Begriffsdefinitionen

Im Folgenden geht es um die Begriffsbestimmung des Linienverkehrs, Personenverkehrs und Fernbuslinienverkehrs.

Der Linienverkehr beschreibt zunächst nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) eine eingerichtete regelmäßige Verkehrsbindung zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten, auf der Fahrgäste an festgelegten Haltestellen ein- und aussteigen können. Dabei wird kein Fahrplan mit konkreten Abfahrts- und Ankunftszeiten oder eingerichteten Zwischenhaltestellen vorausgesetzt. Es bedingt lediglich eine vom Unternehmer eingerichtete Verkehrsbindung zwischen Ausgangs- und Endpunkt, die eine so große Regelmäßigkeit aufweist, dass sich die interessierenden Personen auf ihre Benutzung einstellen können.²

Gemäß § 42a des PBefG definiert der Personenfernverkehr jenen Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht zum öffentlichen Personennahverkehr und nicht zu den Sonderformen des Linienverkehrs zählt. Demnach ist die Beförderung innerhalb zwei Haltestellen untersagt, wenn diese geringer als 50 km entfernt sind oder ein bereits betriebener Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die Reisezeit von einer Stunde unterschreitet.³ Unter Sonderformen des Linienverkehrs gilt die „regelmäßige Beförderung von

- Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr)

² vgl. Sellmann/Zuck 2013, S. 118

³ vgl. ebd., S. 119

- Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten)
- Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten)
- Theaterbesuchern⁴

Zusammenfassend begrenzt sich der Fernbuslinienverkehr auf den regelmäßigen Verkehr zweier bestimmter Ausgangs- und Endpunkte, die mindestens 50 km voneinander entfernt sind und deren Entfernung mit dem SPNV nicht unter einer Stunde zurückgelegt werden kann. Bei dem Fortbewegungsmittel handelt es sich um eine besondere Form des Kraftomnibusses, nach § 30d Abs. 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) um „ein Kraftfahrzeug zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.“⁵

2.2 Stand der Forschung

Aufgrund der hohen Aktualität des Themenfeldes „Fernbusreisen“ gibt es sehr wenig nutzbare wissenschaftliche Quellen. Besonders auffällig ist dabei, dass die meisten Quellen mehrere Jahre zurückliegen und somit vor der Modifizierung des Personenbeförderungsgesetzes zum 01. Januar 2013 erschienen sind.⁶ Nichtsdestotrotz wurden in jüngerer Vergangenheit immer mehr Studien und Artikel in Fachzeitschriften veröffentlicht. So hat sich einer aktuellen Konjunkturumfrage des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) zufolge die Geschäftslage im Jahr 2013 stabilisiert. Ferner erreiche der Umsatzzuwachs gemäß den jeweiligen Unternehmen den höchsten Stand seit sieben Jahren. Darüber hinaus könne die laufende Kostensteigerung und Fahrzeuginvestition aufgrund der verbesserten Gewinnentwicklung besser kompensiert werden.⁷ Vor allem die Geschäftslage des neuen Marktsegments Fernbuslinienverkehr fällt für 2014 positiv aus, wenngleich sich das noch nicht auf einen positiven Saldo auswirkt.⁸ Der Grund dafür sind hohe Investitionen, die hauptsächlich in die ständige Verfügbarkeit des W-Lans sowie Steckdosen an jedem Platz fließen.⁹ Die veröffentlichte Studie der IGES Institut GmbH, bei welcher 798 Personen befragt wurden, gibt an, dass 30% von Fernverkehrszügen und 14% von Nahverkehrszügen auf den Fernbus umgestiegen

⁴ Sellmann/Zuck 2013., S 121

⁵ Xanke 2009, S. 1253

⁶ vgl. Groß 2011, S. 67

⁷ vgl. Burgert 04/2014, S.6

⁸ vgl. ebd., S.17

⁹ vgl. Rogge/Schröter 05/2014, S.18

seien. Besonders die günstigen Ticketpreise, die nun auch bestehenden Anbindungen an kleinere Städte sowie das praktische Reisen ohne Umsteigen sprechen für ein Wechsel von der Bahn auf den Fernbus.¹⁰

Im Jahr 2013 sind laut Statistischem Bundesamt drei Millionen Menschen mit dem Fernlinienbus verreist, was ein Anstieg von 13% gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Dabei wurden jedoch die neugegründeten Unternehmen noch nicht berücksichtigt.¹¹ Der bdo berechnete insgesamt sogar bis zu neun Millionen Fahrgäste im vergangenen Jahr.¹² Zur Hauptzielgruppe der Fernbusse zählen vor allem Personen, die nicht auf eine möglichst kurze Reisedauer angewiesen sind. Demnach wird der Fokus überwiegend auf junge Leute, Studenten sowie Senioren gelegt.¹³ Als die drei größten Sorgen aller Wettbewerber im Fernbuslinienverkehr gelten gemäß dem bdo vorwiegend Fahrermangel, bürokratische Rahmenbedingungen und steigende Energiepreise.¹⁴

Ein positiver Aspekt für den Fernbuslinienverkehr ist das Umdenken der Kunden und die damit verbundenen neuen Mobilitätsanforderungen. Insbesondere die veränderte Denkweise hinsichtlich der Moral, Ökonomie und Ökologie sowie die voranschreitende Urbanisierung und Technologie, als auch der demografische Wandel beeinflussen die Kundenbedürfnisse. Folglich zählt das Auto nicht mehr als Statussymbol, vielmehr steht nun die Sparsamkeit eines Kraftfahrzeugs im Vordergrund, als die Größe und die Stärke.¹⁵ Vorwiegend in Metropolregionen gewinnen öffentliche Verkehrsmittel für jüngere Generationen immer mehr an Bedeutung und machen das Bedürfnis, ein eigenes Auto zu besitzen, überflüssig.¹⁶ Das mobile Nutzenkonzept erweitert die Nutzungsalternativen, welche auch Dienstleistungen beinhalten, indem die Menschen ihre Mobilität ausweiten können, ohne dabei selbst Eigentümer eines Fortbewegungsmittels zu werden.¹⁷ Insgesamt wird das Verantwortungsbewusstsein gegenüber der Umwelt immer bedeutsamer. Die Unabhängigkeit von Öl, weniger Verkehr auf den Straßen und geringere Lärmbelästigung durch zu viele Autos werden demzufolge immer relevanter.¹⁸ Ein

¹⁰ vgl. IGES Institut GmbH, www.iges.de, Zugriff v. 30.04.2014

¹¹ vgl. Statistisches Bundesamt, www.destatis.de, Zugriff v. 30.04.2014

¹² vgl. Rogge/Schröter 05/2014, S.18

¹³ vgl. Gräber 12/2013, www.sueddeutsche.de, Zugriff v. 30.04.2014

¹⁴ vgl. Burgert 04/2014, S. 17

¹⁵ vgl. Diehlmann/Häcker 2012, S. 180

¹⁶ vgl. Diez/Reindl/Brachat 2012, S. 99

¹⁷ vgl. Diehlmann/Häcker 2012, S. 160

¹⁸ vgl. ebd., S. 180

vorstellbares Modell basiert auf der organisierten gemeinsamen Nutzung eines Fahrzeugs, dem sogenannten „Carsharing“. ¹⁹ Zusammenfassend führt die zunehmende Verstädterung in den Industrieländern zu einer Suche nach Alternativen zum PKW. ²⁰

2.3 Interdisziplinäre Einordnung

Die in dieser Arbeit aufgestellte These „Verlagerung des innerdeutschen Fernverkehrs auf die Straße nach Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes“ umfasst sowohl das Transportwesen, insbesondere den Personenverkehr, den Reisetourismus innerhalb Deutschlands, als auch die Vermarktung eines Fernbusses. Die Personenmobilität, die mittlerweile als menschliches Grundbedürfnis verstanden werden kann, unterscheidet sich zwischen erzwungener und freiwilliger Mobilität. Wohingegen der Weg zur Ausbildungsstätte, zur Arbeitsstelle oder zum Einkauf einen eher gezwungenen Charakter besitzt, zählen Freizeitfahrten oder Urlaubsfahrten zu freiwillig durchgeführten Reisen. Der Anspruch nach zusätzlicher Mobilität besteht in jedem Fall bei allen Aktivitäten. ²¹ Ferner dienen Fernbusse zur Verkehrsvermeidung, indem das Niveau und der Zuwachs der zusammenfallenden Fahrzeugkilometer deutlich reduziert wird. Durch den Wegfall des Bahnmonopols wirkt sich die Liberalisierung zusätzlich auf den deutschen Reisetourismus aus. Nicht nur die Nachfrageseite profitiert von billigen Fernreisealternativen, sondern auch die Angebotsseite, in Form von Pauschalreiseveranstaltern, kann daraus Nutzen ziehen und kostengünstige Wahlmöglichkeiten anbieten. Insgesamt kann dies zu einem erhöhten Binnentourismus führen. Die abschließende deskriptive Auswertung dieser Arbeit zeigt interessante Merkmale auf, auf welche die Befragten besonderen Wert legen. Mit Hilfe dieser Analyse werden nützliche Informationen für die Fernbusanbieter zusammengestellt, woraus sich bedeutende Aufschlüsse über Marketingmaßnahmen und Verkaufsstrategien ergeben.

¹⁹ vgl. Diehlmann/Häcker 2012, S.157

²⁰ vgl. ebd., S. 238

²¹ vgl. Aberle 2009, S. 6

3 Rahmenbedingungen des Fernbuslinienverkehrs

Im folgenden Abschnitt werden die Rahmenbedingungen des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs erläutert. Dieses Kapitel beginnt mit einem historischen Rückblick auf den deutschen Omnibusverkehr sowie eine Darlegung des Personenbeförderungsgesetzes, wie auch der Weg zur Modifizierung. Anknüpfend folgt eine Einordnung des Faktors Bus bezüglich seiner Klassifizierung, Umweltverträglichkeit und Sicherheit auf deutschen Straßen. Abschließend wird das Liniennetz, eingeschlossen mit den wichtigsten Zentralomnibusbahnhöfen, analysiert.

3.1 Entwicklung der Busreisen in Deutschland

Der erste motorisierte Omnibus fuhr in Deutschland im Jahr 1895 von Siegen über Netphen nach Deutz. Für diese Strecke über 15 Kilometer benötigte dieser etwa eine Stunde und 20 Minuten. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts nahm die Verbreitung des Omnibusses im Alltag sowie im Straßenbild der Städte stetig zu. Im Jahr 1903 wurde der erste Schulbus im Breisgau eingesetzt und zwei Jahre später folgte die erste Linienbusverbindung in Deutschland von Bad Tölz nach Lenggries. Das Streckennetz für Busreisen verbuchte im Jahr 1913 etwa 6.800 km, was im Vergleich zur Bahn, mit knapp 72.000 km Gleisen jedoch relativ gering ausfiel. Zudem vervielfachte sich die Anzahl der Omnibusse im Betrieb in dieser Zeit rasant. Diese stieg zwischen 1923 und 1930 von 1.753 Fahrzeuge auf 11.984 an. Ab diesem Zeitpunkt, 1930, galt der Bus immer mehr als Reisefahrzeug für breitere Bevölkerungsschichten. Dazu führten vor allem technische Fortschritte, als auch dass das Reisen zum Vergnügen bzw. zur Erholung diente. Diese Urlaubsreisen wurden unter anderem durch nationalsozialistische Organisationen wie „Kraft durch Freude“ gefördert. Nach dem Ende des zweiten Weltkriegs waren von den anfangs ca. 22.000 Bussen lediglich 4.700 einsetzbar. Erst nach der Währungsreform im Jahre 1950 wurden in Deutschland erneut mehr Urlaubsreisen unternommen, von denen auch der Bus profitierte. 1954 verzeichnete der Bus einen Marktanteil von 17%. Anfang der 1960er Jahre führte nahezu jeder Busreiseveranstalter wöchentliche Pendelverkehre zu deutschen Destinationen, wie zum Beispiel nach Bayern oder ins Allgäu ein.²² In den darauffolgenden Jahren verlor der Bus als Reiseverkehrsmittel jedoch wieder an Marktanteilen und sank auf annähernd 10%. Dafür gab es mehrere

²² vgl. Groß 2011, S. 72 f.

Gründe. Insbesondere die Automobilisierung der Deutschen in den 1960er Jahren, die erstmals ihren Kleinwagen zur Urlaubsreise nutzen konnten, führte zu einem Rückgang des Marktanteils. Ferner verbesserte die Bahn den Komfort ihrer Züge und konnte sich mit Direktverbindungen innerhalb Deutschlands als attraktiver Verkehrsträger etablieren. Zusätzlich waren preisattraktive Flugangebote eine hohe Konkurrenz. Erst nach der Wiedervereinigung 1990 kam es zu einer zweiten Aufschwungsphase des Bustourismus. Überwiegend in Ost-Deutschland entwickelte sich nach 40 Jahren strikter Reiseeinschränkung zu DDR-Zeiten ein expansiver Bustourismusmarkt.²³ Weitere Aspekte für den Auftrieb waren zunehmende Beliebtheit von Gruppenreisen, Flexibilität am Reiseziel, ein fortan erhöhter Komfort während der Busfahrt sowie verstärkte Bemühungen der Busunternehmen zur Imageverbesserung. Bis zur endgültigen Liberalisierung des Fernbusmarktes zum 01.01.2013 zogen aber vor allem Billigfluggesellschaften und Hochgeschwindigkeitszüge der Bahn potentielle Kunden für das wichtige Marktsegment Städte- und Eventtourismus zunehmend ab.²⁴

3.2 Das Personenbeförderungsgesetz

Der Eintritt in den bodengebundenen innerdeutschen Fernverkehrsmarkt erwies sich vor der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes als sehr problematisch. Die zu umgehenden Gesetzeshürden waren für den Antragsteller, sowohl auf der Schiene, als auch auf der Straße, extrem hoch. Dafür sorgte vorwiegend die Genehmigungsversagung. Demnach ist nach § 13 Abs. 2 Nummer 3 des PBefG „beim Straßenbahn-, Obus- und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen die Genehmigung zu versagen, wenn durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere

- der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmittel befriedigend bedient werden kann,
- der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben übernehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,

²³ vgl. Schrand 2003, S 211 ff.

²⁴ vgl. Freyer 2011, S. 169

- die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist und, soweit es sich um öffentliche Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Absatz 3 selbst durchzuführen bereit sind.“²⁵

Dieser ausschlaggebende Paragraph wurde nahezu wörtlich in die ursprüngliche Fassung von 1961 aus der seit 1931 bestehenden Überlandverkehrsordnung übernommen.²⁶ Ziel dieser Regelung ist die Wahrung der öffentlichen Verkehrsinteressen. Dazu zählt überwiegend die Verhinderung einer Konkurrenzsituation zwischen unterschiedlichen Unternehmen, im Besonderen mit den Eisenbahnen.²⁷ Dennoch sollte hingegen dieses Verbots der Wettbewerb aber prinzipiell gefördert werden. Zu diesem Anlass hatte das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil des 3. Senats vom 24. Juni 2010 entschieden, dass „die Genehmigung eines Linienfernverkehrs mit Bussen [...] auch für eine Strecke nicht ausgeschlossen [ist], die bereits mit der Bahn bedient wird, wenn die Fahrpreise im Busverkehr erheblich günstiger sind als die entsprechenden Bahnpreise.“²⁸ Daraufhin beschloss das Bundeskabinett zum 03. August 2011 den vom damaligen Bundesverkehrsminister Ramsauer vorgelegten Entwurf zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes. Infolgedessen konnte mit dieser Gesetzesänderung die im Koalitionsvertrag vereinbarte Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs verwirklicht werden. Dabei ist es das Ziel durch die Modifikation neue Angebote im Fernbuslinienverkehr zu schaffen. Diese neu hervorgerufenen Verbindungen müssen jedoch aus eigener Initiative der Unternehmen ausgehen, die auf eigenes wirtschaftliches Risiko eingerichtet und betrieben werden.²⁹ Anknüpfend hat der Bundesrat in seiner Sitzung am 02. November 2012 der vom Bundestag beschlossenen Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs zugestimmt. Somit wurde es zum 01. Januar 2013 ermöglicht, sämtliche Reiseziele der Bundesrepublik Deutschland auch mit dem Fernbus anzufahren.³⁰

Gemäß dem durch die Novelle 2012 in § 12 Abs. 1 eingefügten neuen Satz 2 erleichterte sich die Antragstellung auf die Genehmigung eines Personenfernverkehrs. Dieser legt explizit für den Obusverkehr fest, welche Angaben der Antrag enthalten soll und welche

²⁵ Sellmann/Zuck 2013, S. 46 f.

²⁶ vgl. Veolia Verkehr GmbH, www.veolia-verkehr.de, Zugriff v. 19.05.2014

²⁷ vgl. Groß 2011, S. 76

²⁸ Bundesverwaltungsgericht, www.bverwg.de, Zugriff v. 20.05.2014

²⁹ vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, www.bmvi.de, Zugriff v. 20.05.2014

³⁰ vgl. Bundesrat, www.bundesrat.de, Zugriff v. 20.05.2014

Unterlagen beigefügt werden müssen.³¹ Der Antrag muss über „eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen und alle in dem Verkehrsgebiet bereits vorhandenen Schienenbahnen, Obuslinien, Kraftfahrzeuglinien und Schifffahrtslinien [...] eingezeichnet sind“,³² verfügen. Ferner werden Beförderungsentgelte und Fahrplan, als auch je nach Genehmigungsbehörde ein Bauplan mit Kostenanschlag, eine Beschreibung der Anlage sowie Angaben über technische Daten des Busses verlangt.³³ Eine weitere Änderung, die einen schnellen Markteintritt für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr im Personenfernverkehr unterstützt, ist die verkürzte Frist von 12 Monaten der Erteilung auf Genehmigung, insofern die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages beabsichtigt und somit die Initiative von ihr ausgeht. Folglich ist ein solcher Genehmigungsantrag nach Abs. 6 Satz 1 spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung zu stellen, die spätestens ein Jahr vor Einleitung des Vergabeverfahrens oder der Direktvergabe erfolgen muss.³⁴ Ein weiterer wichtiger Schritt für die weitgehende Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs ist wegen der Novellierung 2012 der Verzicht der Gesetzgeber gemäß § 13 Abs. 8 auf die Geltung der Abs. 5 und 6 für diesen Verkehr. So besteht ein Rechtsanspruch auf die Erteilung einer Genehmigung zur Personenbeförderung, wenn ein Antragsteller die in § 13 festgelegten subjektiven und objektiven Zulassungsvoraussetzungen erfüllt. Hat die Genehmigung in Folge einen planerischen Einschlag, insbesondere im Verkehr mit Obussen, reduziert sich dieser Anspruch darauf, dass die Genehmigungsbehörde den ihr zustehenden Beurteilungsspielraum sachgemäß wahrgenommen hat. Diese Interpretation kann allerdings für den Fernlinienverkehr keine Geltung mehr beanspruchen, da sich § 8 nunmehr ausschließlich auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) beschränkt.³⁵ In Folge der neuen Regelungen herrscht gegenwärtig im Fernbuslinienverkehr freier Wettbewerb und der Konkurrenzschutz des Eisenbahnfernverkehrs sowie bereits vorhandener Fernbuslinien entfällt. Unter Schutz bleibt lediglich der öffentliche Nahverkehr mit Bussen und Bahnen. Demzufolge ist die Beförderung von Personen im Fernbus zwischen zwei Haltestellen, die unter 50 km Reiseentfernung liegen weiterhin untersagt. Zusätzlich sind für den Fernbus Strecken unzulässig, auf denen ein Schienenpersonennahverkehr mit einer

³¹ vgl. Sellmann/Zuck 2013, S. 42

³² Sellmann/Zuck 2013, S. 41

³³ vgl. Sellmann/Zuck 2013, S. 41

³⁴ vgl. ebd., S. 44 f.

³⁵ vgl. ebd., S. 48 f.

Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird. Diese Restriktion kann für einzelne Teilstrecken von der Genehmigungsbehörde aufgehoben werden, wenn kein ausreichendes Nahverkehrsangebot vorhanden ist.³⁶

3.3 Faktor Bus

Seit 1974 werden in Deutschland Busse anhand eines Bewertungssystems durch die Gütegemeinschaft Buskomfort (gbk) klassifiziert. Mittlerweile gibt es fünf mit Sternen gekennzeichnete Kategorien. Hierbei steht vor allem der Sitzkomfort, der über die Beinfreiheit und die Qualität der Rückenlehne festgelegt wird, im Mittelpunkt.³⁷ „Das Komfortmaß wird in der Horizontalen auf einer Höhe von 62 cm in der Mitte des Sitzes zwischen den beiden Rückenlehnen ermittelt.“³⁸ Die Stärke der Rückenlehne ergibt sich aus der Differenz zwischen dem Sitzabstand und dem Komfortmaß. Ferner wird auch die allgemeine Busausstattung, einschließlich der Serviceeinrichtungen, wie Bordtoilette, Miniküche oder Klimaanlage mit einbezogen. Lediglich Busse, die mit dem RAL Gütezeichen gekennzeichnet sind entsprechen den Kriterien der gbk und besitzen somit das Recht die Sterne zu tragen. Dafür wird einmal im Jahr eine Prüfung durch neutrale Prüforganisationen vorausgesetzt.³⁹ Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die zu erfüllenden Kriterien für die verschiedenen Sternekategorien:

* Standard-Class	Zur Grundausstattung zählen Heizung, Lüftung und Nachtbeleuchtung. Zusätzlich muss der Bus über eine Abfallbeseitigung, ein Mikrophon für die Reiseleitung und eine Musikanlage verfügen.
** Tourist-Class	Neben der Grundausstattung der Standard-Class kommt ein Sonnenschutz an den Seitenfenstern hinzu. Ferner steht jedem Fahrgast 15 L Stauraum zur Verfügung.
*** Komfort-Class	Diese Kategorie bietet weiterführend verstellbare Rückenlehnen, eine Doppelverglasung, einen Fahrgasttisch, eine Leselampe, eine

³⁶ vgl. Schindler 06/2012, S. 7

³⁷ vgl. Groß 2011, S. 89 f.

³⁸ ebd., S.90

³⁹ vgl. ebd., S. 90

	Toilette mit Waschbecken sowie eine Klimaanlage. Eine Mini-Küche verfügt über Kaffee oder einen kleinen Imbiss. Das Komfortmaß muss mind. 68 cm betragen und die Stärke der Rückenlehnen 3 cm.
**** First-Class	Das Angebot wird durch Fußstützen in der First-Class ergänzt. Darüber hinaus besteht das Heck des Fahrzeugs aus lediglich vier Passagierplätzen. Das Komfortmaß muss mind. 74 cm betragen und die Stärke der Rückenlehne mind. 4 cm.
***** Luxus-Class	Die höchste Kategorie beinhaltet ein Maximum an Freiraum sowie einen Bordkomfort bis ins kleinste Detail. Das Komfortmaß muss mind. 81 cm betragen und die Stärke der Rückenlehne mind. 5 cm.

Tabelle 1 Die Klassifizierungskriterien (Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an gbk⁴⁰)

Die bekanntesten Omnibushersteller sind die deutschen Hersteller MAN, Setra und Mercedes-Benz. Als weitere bekannte ausländische Hersteller gelten Scania, Volvo, Van Hool und Bova. Hierbei wird zwischen fünf unterschiedlichen Typen unterschieden, den Kleinbussen, Midibussen, Standardbussen, Standardbussen lang und Doppeldeckerbussen.⁴¹ Im momentanen Fernbuslinienverkehr werden hauptsächlich Standardbusse und Doppeldeckerbusse, die mindestens die Komfortklasse besitzen, eingesetzt.⁴² Hierbei handelt es sich meist um Zwei- bzw. Dreiaxser mit einer Länge zwischen 12 und 14 Metern, die Platz für 40 bis 89 Personen bieten.⁴³

Trotz der beträchtlichen Zunahme der Busse auf den deutschen Straßen zum 01. Januar 2013 zählt der Bus weiterhin zu den sichersten Verkehrsmitteln. Dies beweist auch die neueste Auswertung des Statistischen Bundesamts. Demnach sind im Jahr 2013 zwar

⁴⁰ vgl. Gütegemeinschaft Buskomfort e.V., www.buskomfort.de, Zugriff v. 23.05.2014

⁴¹ vgl. Groß 2011, S. 91

⁴² vgl. MeinFernbus GmbH, www.meinfernbus.de, Zugriff v. 23.05.2014

⁴³ vgl. Groß 2011, S. 91 f.

elf Personen tödlich verunglückt, im Eisenbahnverkehr hingegen verunglückten im vorherigen Jahr 2012 bereits 13 Fahrgäste bzw. Bahnbedienstete.⁴⁴ Für eine hohe Sicherheit der Busse sorgen neben qualifizierten Fahrern höchste technische Standards, die regelmäßig überprüft werden. Dabei werden vordergründig die Bremsen, die Lenkung, das Fahrwerk und sämtliche sicherheitsrelevante Bauteile begutachtet. Das Anti-Blockier-System (ABS), die Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR) sowie eine dritte verschleißfreie Bremse gehören zur Standardausstattung der Busse. Ein zusätzlich gesetzlich vorgeschriebener Tempobegrenzer riegelt den Motor bei einer Geschwindigkeit über 103 km/h automatisch ab. Auch Doppeldecker weisen keine größere Gefahr auf, da Achsen, Motor und Getriebe wie bei Standardbussen im Bereich der Bodengruppe integriert sind. Folglich ist der Schwerpunkt eines solchen Doppeldeckers ebenso gering, wie bei allen anderen Omnibussen.⁴⁵

Grundsätzlich sind Busreisen deutlich umweltschonender als Flugreisen und verbrauchen im Vergleich zur gleichen Anzahl von Pkw-Reisenden oder Bahn-Reisenden wesentlich weniger Ressourcen. Außerdem sparen Fernbusse Platz auf den Straßen sowie in den Innenstädten und reduzieren somit die Lärmbelästigung. Insgesamt erfordert ein Reisebus gemessen als Primärenergieverbrauch für die Bereitstellung, die erforderliche Infrastruktur und den allgemeinen Betrieb je Personen-Kilometer lediglich ein Drittel des Personenkraftwagen-Bedarfs und die Hälfte des Bedarfs der Bahn. Demzufolge wird bei einer Busreise pro Person weit weniger Energie verbraucht, als bei anderen Verkehrsträgern, was zu einem sehr geringen Kohlendioxidausstoß je Busreisenden führt. Durch den Reisebus wird pro Personenkilometer knapp 18 Gramm Kohlendioxid emittiert, bei einer Flugreise ist der Ausstoß 6,5-mal und bei einer Pkw-Reise 2,7-mal höher. Selbst bei einer Bahnreise werden 0,1 bis 0,4 Gramm pro Personenkilometer mehr emittiert. Auch verursacht ein Bustourist weniger Luft-Schadstoffe und Feinstaub während einer Reise. Auf 100 km benötigt ein Busreisender in Deutschland in einem durchschnittlich besetzten Fernbus etwa 0,7 Liter Diesel, mit der Bahn erhöht sich der Verbrauch auf ca. 0,9 Liter und mit dem Pkw sogar auf ungefähr 2,0 Liter. Das Fliegen kostet für die gleiche Strecke nahezu siebenmal so viel Energie.⁴⁶

⁴⁴ vgl. Statistisches Bundesamt, www.destatis.de, Zugriff v. 12.06.2014 (Die Zahlen der Schienenverkehrsunfälle für 2013 wurden noch nicht veröffentlicht)

⁴⁵ vgl. Gütegemeinschaft Buskomfort e.V., www.buskomfort.de, Zugriff v. 23.05.2014

⁴⁶ vgl. RDA Internationaler Bustouristik Verband e.V., www.rda.de, Zugriff v. 27.05.2014

3.4 Analyse des Liniennetzes

Seit der Liberalisierung des Fernbusmarktes hat sich das Fernbusliniennetz mittlerweile enorm vergrößert. Zu den zehn meist frequentierten Fernbusverbindungen zählen vor allem jene Verbindung von bzw. nach Berlin und Anbindungen im Südwesten Deutschlands. Insgesamt finden jede Woche 7.932 Abfahrten aus den Städten Berlin, Hamburg, Hannover und Leipzig sowie aus Köln, Frankfurt am Main, Karlsruhe, Stuttgart, Nürnberg und München statt. Dabei gelten die Fernbusverbindungen Berlin-Hamburg mit 272 Fahrten, Berlin-Dresden mit 196 Fernbusreisen und Berlin-Leipzig mit 195 Fahrten pro Woche zu den am häufigsten gefahrenen Strecken. Diese drei Routen werden jeweils von den Anbietern ADAC Postbus, Berlin Linien Bus, FlixBus und MeinFernbus betrieben. Die Liste der Städte mit den meisten Abreisen pro 1.000 Einwohner führt Karlsruhe mit 2,2 Abfahrten an. Gefolgt von Frankfurt am Main mit 1,5 und Nürnberg mit 1,4 Abreisen.⁴⁷ Dennoch weitet sich das Streckennetz ständig aus und verbindet neben den Großstädten, nunmehr auch kleinere touristische Destinationen und Gemeinden miteinander.⁴⁸ Eine Busreise beginnt und endet jeweils an Busstationen, Bushaltestellen oder Busbahnhöfen. Dabei handelt es sich in Deutschland meist um Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB), welche sich häufig in zentraler Lage in der Nähe der Innenstadt und einem Bahnhof einer Eisenbahn, Schnellbahn oder Stadtbahn befinden. Der erste deutsche ZOB wurde Ende 1931 in Flensburg eröffnet. Das Konzept des 1951 errichteten Hamburger ZOB, mit mehreren Bussteigen und integriertem Zentralgebäude galt europaweit als richtungsweisend für den Fernbuslinienverkehr.⁴⁹ Inzwischen gibt es 31 große Busstationen und Betreiber Zentraler Omnibusbahnhöfe.⁵⁰

⁴⁷ vgl. Becher 02/2014, S. 2 ff.

⁴⁸ vgl. MeinFernbus GmbH, www.meinfernbus.de, Zugriff vom 27.05.2014

⁴⁹ vgl. Groß 2011, S 92

⁵⁰ vgl. Knobel 05/2014, S. 11

für die Erlaubnis des Linienverkehrs mit dem Bus durch die Deutsche Demokratische Republik (DDR) auf den Transitstrecken war die Insellage West-Berlins während der Mauerzeit, zumal zur Deutschen Reichsbahn eine konkurrenzfähige Alternative geschaffen werden sollte. Diese Ausnahmeregelung blieb auch nach der deutschen Wiedervereinigung 1990 rechtskräftig.⁵⁵ Zu Beginn bestanden Linien nach München, Düsseldorf und Berlin. Einige Destinationen wurden sogar bereits zu jener Zeit mehrmals angefahren. Als die am meist frequentierte Route galt Berlin-Hamburg mit bis zu 14 Fahrten täglich, gefolgt von Berlin-Dresden, die achtmal täglich gefahren wurde.⁵⁶ Mittlerweile bestehen über 50 verschiedene Fernbuslinien innerhalb Deutschlands. Es werden mehr als 200 deutsche Ziele angefahren und das Gesamtnetz der Berlin Linien Bus GmbH beinhaltet 1.410 verschiedenartige Verbindungen. Als Kernpunkt der Abfahrtsorte zählt weiterhin Berlin, von jenem aus sternförmig 222 nationale und internationale Destinationen erreicht werden können. Als weitere essentielle Dreh- und Angelpunkte gelten die Städte Leipzig und Dresden mit 81 bzw. 58 Zielorten.⁵⁷ Abbildung 1 zeigt ein vereinfachtes Liniennetz der BLB, auf welchem verdeutlicht wird, dass neben zahlreichen deutschen Großstädten vermehrt kleinere Urlaubsregionen an der Ostseeküste, den Alpen, der Fränkischen Schweiz, dem Fichtelgebirge oder dem Bayerischen Wald angereist werden. Zur besseren Übersicht wurden diese touristischen Destinationen jeweils zu einem Standort zusammengefasst.

Die Deutsche Touring GmbH (DTG) wurde lediglich ein Jahr nach der heutigen Berlin Linien Bus GmbH, 1948, in Frankfurt am Main gegründet. Sie zählt zu den wichtigsten Busunternehmen in der Europäischen Union und war 1985 Gründungsmitglied der neuen Dachmarke Eurolines.⁵⁸ Das Unternehmen war zunächst eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn, ehe 2005 die Deutsche Bahn AG ihre Mehrheitsbeteiligung von nahezu 83% an die spanische Ibero Euros S.L. verkauft hatte.⁵⁹ Die restlichen Anteile besitzt als zweiter Gesellschafter die Europäische Rentenversicherung AG. Die Deutsche Touring ist alleiniger Eigentümer der Touring Bohemia aus Tschechien, Touring Croatia, Touring Polska, Touring Serbia sowie von Eurolines Scandinavia. Nach eigenen Angaben des Unternehmens wurden im Jahr 2012 auf einer Gesamtfahrleistung

⁵⁵ vgl. Verkehrsclub Deutschland e.V. 06/2010, S. 2

⁵⁶ vgl. Schwartz 09/2012, www.tagesspiegel.de, Zugriff v. 29.05.2014

⁵⁷ vgl. Knobel 05/2014, S. 144 ff.

⁵⁸ vgl. Deutsche Touring GmbH, www.eurolines.de, Zugriff v. 30.05.2014

⁵⁹ vgl. Krummheuer 04/2005, www.handelsblatt.de, Zugriff v. 30.05.2014

von 30 Mio. Kilometer 1,7 Mio. Passagiere befördert. Daraus ergab sich ein Umsatz von 50,9 Mio. Euro. Das komplette Liniennetz umfasst neben dem innerdeutschen Linienverkehr 32 weitere europäische Länder, was sich auch in dem Slogan „Wir verbinden Europa“ widerspiegelt.⁶⁰ In Deutschland werden knapp 20 unterschiedliche Fernbuslinien angeboten. 196 verschiedene Verbindungen erreichen innerhalb Deutschlands 32 Ziele. Die bedeutendsten Ausgangsstädte sind Hamburg, Hannover und Frankfurt am Main. Von Hamburg aus können 16 deutsche Städte erfasst werden, von Hannover 15 und von Frankfurt am Main 13 Zielorte.⁶¹ Die nebenstehende Abbildung 2 stellt das nationale Liniennetz der Deutschen Touring dar. Auf dieser ist deutlich zu erkennen, dass ausschließlich deutsche Großstädte als Reiseziele gelten. Trotz der Abänderung des Personenbeförderungsgesetzes konzentriert sich die Dachmarke Eurolines weiterhin verstärkt auf internationale Destinationen, als auf kleinere nationale Urlaubsregionen.⁶²



Abbildung 2 Streckennetz DTG. Mai 2014 (Quelle: <http://www.eurolines.de/de/nationale-fernbusse/>)

Als nächster Akteur auf dem aktuellen Fernbusmarkt in Deutschland wird die DeinBus.de GmbH vorgestellt. Im Gegensatz zu den eben erwähnten Busunternehmen handelt es sich hierbei um ein Dienstleisterunternehmen, welches es Busbetrieben ermöglicht, das Geschäftsfeld Fernbuslinienverkehr zu erschließen. Infolgedessen ist DeinBus.de zuständig für das Fahrgastmanagement, die Zahlungsabwicklung, die Werbung und den Vertrieb. Sie besitzt also keine eigene Busflotte. Jegliche Fahrten werden von einem der momentanen zwölf mittelständischen Busunternehmen vollzogen.⁶³ Im Jahr 2009 wurde das Unternehmen unter dem Namen Yourbus GmbH in Friedrichshafen gegründet.⁶⁴ Die Yourbus GmbH fungierte nicht als regelmäßiger Linienverkehr, sondern als Art Mitfahrrzentrale, denn in Deutschland hat jede Person das Recht einen Reisebus zu mieten

⁶⁰ vgl. Deutsche Touring GmbH, www.eurolines.de, Zugriff v. 30.05.2014

⁶¹ vgl. Knobel 05/2014, S. 180

⁶² vgl. Deutsche Touring GmbH, www.eurolines.de, Zugriff v. 30.05.2014

⁶³ vgl. DeinBus.de GmbH, www.deinbus.de, Zugriff v. 30.05.2014

⁶⁴ vgl. Schindler 06/2012, S. 5

und mit diesem von Stadt zu Stadt zu reisen. Somit konnte die Gesetzeslage noch vor der Novelle umgangen werden. Jeder Kunde konnte demnach über DeinBus.de eine Wunschverbindung reservieren, die anschließend stattfand, sobald die jeweilige Mindestauslastung für die Fahrt erreicht wurde. Mit Hilfe von sozialen Netzwerken, wie Facebook oder Twitter sowie auf der Internetseite von DeinBus.de wurden jegliche Wunschverbindungen publiziert. Mit steigender Bekanntheit dieser Busmitfahrzentrale erweitern sich Umfang und Frequenz. Die Busmitfahrzentrale besteht bis dato.⁶⁵

Im weiteren Verlauf der Unternehmensgeschichte verklagte die Deutsche Bahn AG das Unternehmen auf genehmigungspflichtigen Linienverkehr, verlor diesen Prozess aber Ende April 2011.⁶⁶ Mittlerweile betreibt das in die DeinBus.de GmbH umbenannte Unternehmen über 20 nationale Fernbuslinien. Zu den Zielen zählen 34 verschiedene Orte, die auf 192 regelmäßigen Verbindungen anzutreffen sind.⁶⁷ Insbesondere wird der Fokus, wie die Abbildung 3 darlegt, auf den Südwesten Deutschlands gelegt. Abseits einiger Metropolen werden auch etliche Kleinstädte zum Ziel genommen. Als neueste Linie wurde die Verbindung nach Hamburg eingerichtet und somit die erste in den Norden der Bundesrepublik. Seit dem 16. Mai 2014 können die Fahrgäste nun auch direkt von Gießen, Siegen und Dortmund in die Hansestadt reisen.⁶⁸



Abbildung 3 Streckennetz DeinBus.de. Mai 2014 (Quelle: <https://www.deinbus.de/bus-mitfahrgelegenheit/Karte.php>)

⁶⁵ vgl. DeinBus.de GmbH 06/2010, S. 2

⁶⁶ vgl. Schindler 06/2012, S. 5

⁶⁷ vgl. Knobel 05/2014, S. 162 f.

⁶⁸ vgl. DeinBus.de GmbH 05/2014, S. 1

Ein weiteres Start-up Unternehmen ist die 2011 in Berlin gegründete MeinFernbus GmbH (MFB). Auch MeinFernbus arbeitet, ähnlich wie DeinBus.de, ausschließlich mit mittelständischen regionalen Busunternehmen und versteht sich als Partner und Impulsgeber für die mittelständische Verkehrs- und Tourismuswirtschaft in Deutschland. Während die operativen Leistungen von den jeweiligen Buspartnern übernommen werden, ist MeinFernbus für den einheitlichen Markenauftritt, die Preisgestaltung, das Marketing, die Buchung, die Betriebssteuerung und den Kundenservice verantwortlich. Derzeit kooperiert die MeinFernbus GmbH mit 60 Busunternehmen mit ständig steigender Anzahl.

Bereits im April 2012, also noch vor der Liberalisierung, wurden acht Fernbuslinien mit 26 Städten von 30 Fernbussen abgedeckt.⁶⁹ Nach der Öffnung des Fernbusmarktes wuchs das Unternehmen rasant und konnte sich als Marktführer etablieren. Zusammenfassend bietet MeinFernbus mittlerweile 188 Haltestellen auf 57 unterschiedlichen Linien an und besitzt mit über 3.300 Verbindungen das größte und kompaktste Fernbusnetz in Deutschland.^{70, 71} Insgesamt sind 223 grüne Fernbusse auf deutschen Straßen im Einsatz. Vor allem der Flottenausbau bei vielen bestehenden Buspartnern und die Aufnahme neuer mittelständischer Busunternehmen ermöglichten eine rasche Expansion, die es seit der Liberalisierung nicht mehr gegeben hatte.⁷² Darüber hinaus gilt MeinFernbus als Pionier der Nachtlinien. Bis zum Sommer

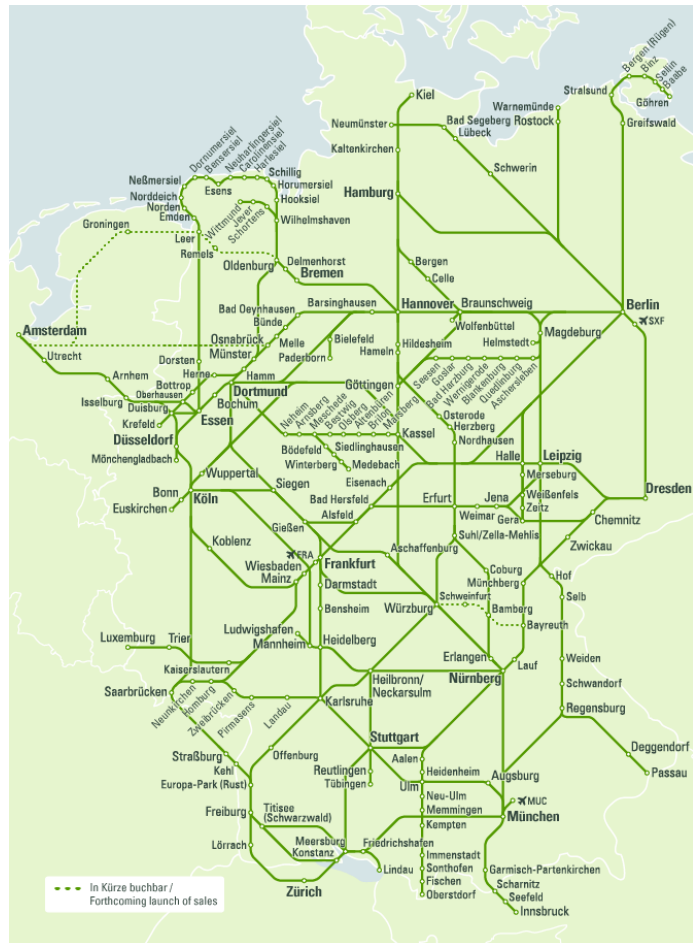


Abbildung 4 Streckennetz MFB. Mai 2014 (Quelle: <http://meinfernbus.de/unser-angebot/liniennetz>)

⁶⁹ vgl. MeinFernbus GmbH, www.meinfernbus.de, Zugriff v. 30.05.2014

⁷⁰ vgl. Knobel 05/2014, S. 213

⁷¹ vgl. MeinFernbus GmbH 03/2014, S. 1

⁷² vgl. ebd., S. 1

Wichtige Drehkreuze sind dabei Berlin, München und Nürnberg. Von Berlin beginnend können 65 verschiedene Zielorte erreicht werden. Der Startort München bietet 39 Reiseziele und Nürnberg 29.⁷⁸ Ende April 2013, lediglich wenige Wochen nach Start der ersten Fernbuslinien, musste das Unternehmen bereits die Relation Regensburg-Erlangen aufgrund zu geringer Auslastung wieder einstellen. Der Fahrgastverband PRO BAHN kritisierte anschließend, dass FlixBus die gesetzlich vorgeschriebene Ankündigungsfrist von drei Monaten missachtet habe und damit das Recht der Fahrgäste auf einen verlässlichen Fahrplan verletze.⁷⁹ Dem Aufstreben des jungen Unternehmens schadete diese gescheiterte Verbindung jedoch nicht. Im Mai 2014 wurde es zu Bayerns besten Start-up Unternehmen mit dem bayerischen Gründerpreis 2014 ausgezeichnet.⁸⁰

Ein weiterer wichtiger Akteur auf dem deutschen Fernbusmarkt ist die Marke city2city. Diese wird von der National Express Germany GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main verwaltet. Die National Express Germany GmbH ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft des großbritannischen Großkonzerns National Group Express, ein international agierendes Transportunternehmen, welches Bus-, Fernbus- und Zugverbindungen in Großbritannien, USA, Spanien, Marokko und Deutschland betreibt. Seit dem 02. April 2013 ist die Marke city2city auf dem deutschen Markt aktiv.⁸¹ Das Streckennetz umfasst derzeit 16 Zielorte, welches mit Ausnahme von Augsburg, Darmstadt, Duisburg und Münster ausschließlich deutsche Großstädte, mit über 500.000 Einwohnern, miteinander verbindet. Auf fünf Linien verkehren auf 128 Verbindungen 22 Busse der eigenen Flotte. Dabei ist vor allem die Mainmetropole Frankfurt, von der aus 13 Ziele zu erreichen sind, der wichtigste Standort. Gefolgt von Augsburg, München und Stuttgart mit jeweils zehn Zielorten.⁸²



Abbildung 6 Streckennetz city2city, Mai 2014
(Quelle: <https://www.city2city.de/buy-and-schedules>)

⁷⁸ vgl. Knobel 05/2014, S. 215 ff.

⁷⁹ vgl. Bundesverband PRO BAHN e.V. 04/2013

⁸⁰ vgl. FlixBus GmbH 05/2014, S. 1

⁸¹ vgl. National Express Germany GmbH 04/2014, S. 3

⁸² vgl. Knobel 05/2014, S. 152 ff.

Entgegen den Ankündigungen der Deutschen Bahn, zunächst auf dem Fernbusmarkt nicht aktiv zu werden, hat die Deutsche Bahn ebenso auf die Veränderungen des innerdeutschen Fernverkehrs reagiert. Die Deutsche Bahn AG, die zwar bereits über die Berlin Linien Bus GmbH am Fernbusmarkt beteiligt ist, setzte im Jahr 2013 auf den Verbindungen München und Freiburg sowie Mannheim und Nürnberg sogenannte InterCity Busse ein, um aktiv auf dem deutschen Fernbusmarkt zu agieren. Auf diesen Strecken verkehrt der IC Bus sechsmal täglich in beide Richtungen. Weitere innerdeutsche Verbindungen sollen folgen.^{83, 84} Wie auch auf der Abbildung 7 zu erkennen ist, verbindet der IC Bus insbesondere die deutschen Städte mit den Nachbarländern, Luxemburg, Schweiz, Tschechien, Slowenien, Kroatien und Polen.⁸⁵



Abbildung 7 Streckennetz IC Bus. Mai 2014 (Quelle: <http://www.bahn.de/p/view/angebot/fernverkehrsmittel/ic-bus.shtml>)

Der jüngste Hauptakteur des Fernbusmarktes ist die von der Deutschen Post und dem Allgemeinen Deutschen Automobilclub ADAC gegründete Deutsche Post Mobility GmbH. Sowohl die Deutsche Post AG, als auch der ADAC e.V. sind zu je 50 % Eigentümer der Unternehmensanteile. Unter der Marke ADAC Postbus sind seit dem 01. November 2013, 60 gelbe Busse auf den deutschen Straßen unterwegs. Begonnen hat das Unternehmen mit fünf verschiedenen Strecken.⁸⁶ Mittlerweile bedient der ADAC Postbus neun unterschiedliche Fernbuslinien und fährt 33 Städte an. Zusammenfassend bestehen über 350 Verbindungen. Die Hauptstadt Berlin schließt 23 Zielorte ein und ist somit für das Unternehmen der bedeutendste Ausgangsort. Weitere Städte in denen mehrere Linien zusammenlaufen sind Hannover, Hamburg und München.⁸⁷ Das Unternehmen investierte nicht in eine eigene Busflotte, sondern kooperiert genauso wie MeinFernbus, DeinBus.de oder FlixBus mit Busunternehmen aus dem Mittelstand. Insgesamt arbeitet

⁸³ vgl. DB Mobility Logistics AG 09/2013, www.bahn.com, Zugriff v. 31.05.2014

⁸⁴ vgl. Böll 06/2013, www.spiegel.de, Zugriff v. 31.05.2014

⁸⁵ vgl. Deutsche Bahn AG, www.bahn.de, Zugriff v. 31.05.2014

⁸⁶ vgl. Deutsche Post Mobility GmbH 10/2013, S. 1 f.

⁸⁷ vgl. Knobel 05/2014, S. 116 ff.

die Deutsche Post Mobility GmbH derzeit mit zehn Buspartnern zusammen.⁸⁸ Der Fokus liegt überwiegend auf einwohnerstarken Städten sowie im Westen der Bundesrepublik. Dies zeigt das Streckennetz auf der Abbildung 8.



Abbildung 8 Streckennetz ADAC Postbus. Mai 2014
(Quelle: <https://www.adac-postbus.de/Fahrplan/>)

⁸⁸ vgl. Deutsche Post Mobility GmbH, www.adac-postbus.de, Zugriff vom 31.05.2014

5 Empirische Datenerhebung zur Nutzungsaffinität

Im bisherigen Verlauf dieser Arbeit wurden die Rahmenbedingungen des Fernbuslinienverkehrs dargelegt und die wichtigsten Fernbusanbieter auf dem deutschen Markt vorgestellt. Für eine genauere Erörterung der Nutzungsaffinität auf der Nachfrageseite wurde weiterführend für diese Bachelorarbeit ein Fragebogen bezüglich des Fernreiseverhaltens im Allgemeinen sowie der Kenntnis und der Nutzung von Fernbussen im Spezifischen erstellt. Zunächst werden in diesem Kapitel die Methode erläutert und die Ziele der Befragung definiert. Anschließend folgt eine strukturierte deskriptive Auswertung. Die univariate Statistik schafft eine erste übersichtliche Darstellung über die Häufigkeitsverteilung anhand der erlangten Informationen.⁸⁹ Die darauffolgende bivariate Statistik hingegen stellt Zusammenhänge und Relationen zweier oder mehrerer Variablen dar und zählt daher zur eigentlichen Datenanalyse.⁹⁰

5.1 Quantitative Befragung

„Die Befragung gilt [...] als Standardinstrument empirischer Sozialforschung bei der Ermittlung von Fakten, Wissen, Meinungen, Einstellungen oder Bewertungen im sozialwissenschaftlichen Anwendungsbereich.“⁹¹ Dabei wird zwischen vier verschiedenen Formen unterschieden, der mündlichen Befragung, der schriftlichen Befragung, dem Telefoninterview sowie der internetgestützten Befragung.⁹² Für die Untersuchung des Fernreisverhaltens potentieller Fernbuskunden entschied sich der Verfasser dieser Bachelorarbeit für die internetgestützte Befragung. Dafür gibt es in erster Linie mehrere Gründe, denn zunächst ist sie schneller durchführbar, es wird kein Interviewer, wie bei einem Telefoninterview oder einer mündlichen Befragung benötigt und die erhobenen Daten werden automatisch ausgewertet. Darüber hinaus ist die internetgestützte Befragung im Vergleich zu den anderen Methoden deutlich kostengünstiger.⁹³ Schließlich gibt es zwei unterschiedliche Formen. Zum einen die „E-Mail-Befragung“, bei welcher der Fragebogen mittels E-Mails versendet wird und zum anderen die „Web-Survey-Befra-

⁸⁹ vgl. Kromrey 2009, S 403

⁹⁰ vgl. ebd., S. 440

⁹¹ Schnell/Hill/Esner 2013, S. 314

⁹² vgl. ebd., S. 314

⁹³ vgl. ebd., S. 314

gung“. Hierbei läuft die Befragung direkt als Programm auf einem Web-Surfer, die anschließend mit einem bestimmten Link geöffnet werden kann.⁹⁴ Im Rahmen dieser Befragung überwiegen die Vorteile der zweiten Variante, weshalb diese letztendlich vom Autor ausgewählt wurde. Im Folgenden werden sowohl die Stärken einer quantitativen Online-Befragung dargelegt, als auch wenige Schwächen, die stets zu beachten sind.

5.1.1 Besonderheiten einer Online Befragung

Zu Beginn ist zu erwähnen, dass die Internetnutzung und die Nutzungshäufigkeit in jüngster Vergangenheit enorm zugenommen haben und weiter ansteigen werden. So nutzten gemäß dem Statistischen Bundesamt im ersten Quartal des vergangenen Jahres 2013 bereits 79% der deutschen Bevölkerung ab zehn Jahren das Internet. Der Anteil des täglichen Gebrauchs stieg sogar auf 80% an. Darüber hinaus gleichen sich die Unterschiede zwischen männlichen und weiblichen Nutzern immer mehr aus. In der Altersgruppe der 45-64 Jährigen lag die Differenz lediglich bei 4%. Demnach verwendeten 84% der Männer und 80% der Frauen das World Wide Web. Bei den Anwendern unter 45 Jahren hebt sich die Abweichung sogar auf und der Anteil der Nutzer befand sich bei nahezu 100%. Allein die ältere Bevölkerungsschicht ab 65 Jahren, insbesondere die der Frauen, besitzt einen relativ geringen Anteil. Laut Statistischem Bundesamt lag dieser zuletzt bei den Frauen bei 28% und bei den Männern bei 48%. Zusammenfassend stieg somit die Internetnutzung im Vergleich zu 2009 im Durchschnitt um 6%.⁹⁵ Mit ständig zunehmender Internetdichte werden die Unterschiede der Nutzer weiterhin immer geringer und die Online Befragung letztlich stets repräsentativer.⁹⁶ Der Grund für den wachsenden Erfolg der Online Methode sind neben dem wachsenden Nutzerkreis und der Verfügbarkeit die technisch fortgeschrittenen Online Befragungssoftwares, welche es in relativ kurzer Zeit ermöglichen, einen möglichst großen Stichprobenumfang zu generieren.⁹⁷

Es ist jedoch zu beachten, dass eine absolute Repräsentanz lediglich dann gewährleistet werden kann, wenn alle Einheiten der vorab definierten Grundgesamtheit die gleiche Möglichkeit haben für die Stichprobe gezogen werden zu können.⁹⁸ Dies ist dann problematisch, sofern keine gezielte Ansprache bzw. Aufforderung der Zielgruppe erfolgt,

⁹⁴ vgl. Schnell/Hill/Esser 2013, S. 368

⁹⁵ vgl. Statistisches Bundesamt, www.destatis.de, Zugriff v. 09.05.2014

⁹⁶ vgl. Berekoven/Eckert/Ellenrieder 2009, S. 107

⁹⁷ vgl. Thielsch/Weltzin 2009, S. 69 f.

⁹⁸ vgl. Berekoven/Eckert/Ellenrieder 2009, S. 107

sondern die Teilnahme überwiegend über Banner oder Links auf diversen Webseiten oder Portalen von Intensivsurfern, durch sogenannte Selbstrekrutierung, erfolgt.⁹⁹ Mit Hilfe gezielter Versendung des Links per E-Mail kann diese Verzerrung allerdings reduziert werden. Ferner müssen bei der Online Befragung unterschiedliche Ausstattung und Konfiguration der Hard- und Software berücksichtigt werden, was zu technischen Problemen auf Seiten der Befragten führen kann.¹⁰⁰ Die Programmierung eines solchen Fragebogens benötigt einen gewissen zeitlichen Vorlauf sowie Fachkenntnisse der Informatik. Es lässt sich außerdem bei Bewahrung der Anonymität eine Mehrfachteilnahme nicht vollständig ausschließen.¹⁰¹

Nichtsdestotrotz wurden Online Befragungen in den vergangenen Jahren immer populärer.¹⁰² Zunächst ist die Effizienz der Zeit bei der Erhebung, Auswertung und Präsentation der Daten zu erwähnen. Darüber hinaus fallen keine Kosten für den Druck der Fragebögen sowie für Interviewer oder Helfer der Dateneingabe an. Auch das Entfallen der Austeilung und Kodierung der Fragebögen führt zu einem geringeren Arbeitsaufwand. Durch die automatisierte und objektive Datenerfassung bzw. Auswertung werden Fehlerquellen reduziert.¹⁰³ Weiter besteht die Möglichkeit bei computergestützten Befragungen unterschiedliche visuelle Darstellungen und Sachverhalte zu kreieren. Dabei können eingespielte Audio- und Videosequenzen dazu beitragen, die Motivation der Beantwortung zu erhöhen.¹⁰⁴ Die Alokaltät des Mediums Internet führt meist zu einer heterogeneren Stichprobenzusammensetzung, als bei durchschnittlich erhobenen Offline Befragungen. Im Vergleich zu traditionellen Untersuchungen, die nicht allzu lange dauern, weisen Online Befragungen eine deutlich größere Diversität bezüglich des Alters, des Berufs und weiteren Variablen auf.¹⁰⁵ Abschließend stößt die Online Befragung durchweg auf hohe Akzeptanz der Probanden. Diese fühlen sich überwiegend durch hoch empfundene Anonymität, Flexibilität und Freiwilligkeit deutlich sicherer. Demzufolge werden bei der Online Methode häufig bessere Datenqualitäten festgestellt, da der Effekt der sozialen Erwünschtheit sehr gering ausfällt, was sich wiederum positiv auf die Ehrlichkeit der Antworten auswirkt.¹⁰⁶

⁹⁹ vgl. Berekoven/Eckert/Ellenrieder 2009, S109

¹⁰⁰ vgl. Schnell/Hill/Esner 2013, S.373

¹⁰¹ vgl. Thielsch/Weltzin 2009, S. 70

¹⁰² vgl. Schnell/Hill/Esner 2013, S. 368

¹⁰³ vgl. Thielsch/Weltzin 2009, S. 70

¹⁰⁴ vgl. Atteslander 2010, S. 167

¹⁰⁵ vgl. Thielsch/Weltzin 2009, S. 75

¹⁰⁶ vgl. ebd., S. 70 f.

5.1.2 Stichprobenumfang

Zunächst ist es von Bedeutung die Grundgesamtheit zu definieren. Diese beinhaltet alle deutschen Bundesbürger, die hypothetisch selbständig eine Fernreise in Anspruch nehmen könnten. Da etliche Busgesellschaften eine eigenständige Reise ohne Begleitperson erst ab 16 Jahren genehmigen,^{107, 108} begrenzt sich die Grundgesamtheit auf alle Personen, die bereits das 16. Lebensjahr vollendet haben. Eine weitere Beschränkung der Grundgesamtheit ist die körperliche und physische Verfassung einer Person. Demnach muss gewährleistet sein, dass sie alleine eine Reise über 50 km Entfernung antreten kann. Aus organisatorischen, zeitlichen und finanziellen Gründen wurde für diese Umfrage eine Teilerhebung vollzogen, welche sich auf eine Teilmenge der interessierenden Untersuchungsobjekte bezieht.¹⁰⁹ Hierbei ist es von hoher Wichtigkeit, dass die Stichprobe repräsentativ für die Grundgesamtheit ist. „Eine Teilmasse ist repräsentativ, wenn sie in der Verteilung aller untersuchungsrelevanten Merkmale der Gesamtmasse entspricht, d.h. ein zwar verkleinertes, aber sonst wirklichkeitsgetreues Abbild der Gesamtheit darstellt.“¹¹⁰ Schließlich ist es das Ziel dieser Stichprobenerhebung einen möglichst repräsentativen Querschnitt der mobilen deutschen Bevölkerung ab 16 Jahren zu erlangen, so dass aus diesem Ergebnis die Nutzungsaffinität der Grundgesamtheit eruiert werden kann. Eine genaue Anzahl des Stichprobenumfangs wird nicht vorgeschrieben, „sofern die Größe der Grundgesamtheit N nicht sehr klein ist [...]“.¹¹¹

5.1.3 Stichprobenbildung

Für die Stichprobenrekrutierung einer Online Befragung wird zwischen der aktiven und passiven Rekrutierung unterschieden. Bei der ersten Variante, der aktiven Rekrutierung, werden Personen mit Hilfe von formulierten E-Mail Einladungen zur Teilnahme aufgefordert. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit der Unterstützung diverser Feldinstitute, die Befragungspersonen über ein sogenanntes Online-Panel zur Verfügung stellen. Folglich stellt ein solches Panel eine große Sammlung von E-Mail Adressen mit bereitwilligen Befragungspersonen bereit. Zum einen wird dabei vom Betreiber garantiert, dass jede Person sich lediglich einmal im Panel anmeldet und zum anderen werden bestimmte demographische Daten im Vorfeld ermittelt, die zu spezifischen Panellisten führen. Eine

¹⁰⁷ vgl. National Express Germany GmbH, www.city2city.de, Zugriff v. 08.05.2014

¹⁰⁸ vgl. Deutsche Post Mobility GmbH, www.adac-postbus.de, Zugriff v. 08.05.2014

¹⁰⁹ vgl. Berekoven/Eckert/Ellenrieder 2009, S. 46

¹¹⁰ Berekoven/Eckert/Ellenrieder 2009, S. 46

¹¹¹ Atteslander 2010, S. 282

weitere Gegebenheit der aktiven Rekrutierung ist die Schneeball Technik. Für die erfolgreiche Umsetzung des Schneeballsystems werden die Einladungsmails an alle bekannten Adressen der Zielgruppe versendet, die anschließend darum gebeten werden, diese wiederum an weitere Personen weiterzuleiten.¹¹²

Während bei der aktiven Rekrutierung die Teilnehmer explizit angeschrieben werden, wird bei der passiven Auswahl ausschließlich ein Einladungstext mit einem integrierten Link auf einer Webseite, auf verschiedenen Webforen oder auf unterschiedlichen sozialen Netzwerken gestellt. Zusätzlich kann die Aufmerksamkeit der Befragung durch Hinweise auf laufenden Online Befragungen oder durch Aushängen bzw. Verteilen von Handzetteln und Flyern verstärkt werden. Hingegen der aktiven Auswahl können die Versuchsteilnehmer jedoch nicht an die Befragung erinnert oder erneut zur Teilnahme aufgefordert werden. Üblicherweise werden aktive und passive Auswahlmethoden in der Praxis kombiniert.¹¹³

Der Verfasser dieser Arbeit entschied sich ebenfalls für die Kombination einer aktiven und passiven Rekrutierung. Zunächst wurde der Link, inklusive einer kurzen Einführung in das Themenfeld, zur passiven Auswahl in dem sozialen Netzwerk Facebook veröffentlicht. Anschließend wurde eine Liste zahlreicher E-Mail Adressen aus dem Freundes- und Bekanntenkreis erstellt, die jeweils vom Autor angeschrieben wurden. Dabei wurde aktiv um die Teilnahme sowie um die Weiterleitung des Links gebeten.

5.1.4 Erstellung und Aufbau des Fragebogens

Im Allgemeinen müssen bei der Erstellung eines Online Fragebogens dieselben Aspekte der Item – und Fragebogenkonstruktion einer Offline Befragung beachtet werden.¹¹⁴ Zu Beginn ist es signifikant, dass die ersten Fragen interessant in das Thema einführen und leicht zu beantworten sind. Folglich entscheiden die Einleitungsfragen über das Engagement des Befragten zur Beantwortung des vollständigen Fragebogens. Außerdem mildern anfänglich unproblematische Fragen bestehende Ängste über die Schwierigkeiten einer Befragung. Fragen nach Geschlecht, Alter und weiteren demographischen Merkmalen dienen jedoch nicht als Einleitungsfragen, da diese den Befragten sonst zu lange im Unklaren über den eigentlichen Sinn der Befragung stehen lassen. Im weiteren Verlauf ist besonders darauf zu achten, zu einem bestimmten Themenbereich stets mehrere

¹¹² vgl. Thielsch/Weltzin 2009, S 74

¹¹³ vgl. ebd., S. 74 f.

¹¹⁴ vgl. ebd., S. 71

Fragen zu stellen und jene, die denselben Gesichtspunkt behandeln nacheinander aufzureihen. Mit Hilfe von Überleitungsfragen können neue Fragekomplexe eingeleitet werden. Um die Abbruchquote und Langeweile bei der Befragung zu reduzieren, ist es von hoher Relevanz, eine Vielzahl von „trifft-nicht-zu“ – Antworten auszuschließen. Mittels Filterfragen kann sichergestellt werden, dass weitere Fragen zu einem Thema lediglich von jenen Teilnehmern beantwortet werden können, bei denen die interessierenden Ausprägungen des Merkmals vorliegen. Grundsätzlich gilt bei der Konstruktion eines Fragebogens, sensible und schwierige Fragen am Ende des Bogens zu setzen. Dies erhöht die Chancen einen frühzeitigen Abbruch der gesamten Befragung zu verhindern.¹¹⁵

Neben diesen essentiellen Elementen müssen speziell bei der Online Befragung noch weitere Standpunkte berücksichtigt werden. Die Startseite sollte einen kurzen und äußerst verständlichen Instruktionstext beinhalten, in welchem die Teilnehmer über wesentliche Aspekte informiert werden. Dementsprechend ist eine Hinführung zum Thema sowie die Zielsetzung der Befragung wichtiger Bestandteil der Startseite. Weiterführend muss der Verantwortliche und die Dauer dieser Befragung wiedergegeben werden. Nicht zuletzt dürfen Hinweise über Anonymität und Datenschutz sowie eine Verlinkung der Ansprechpartner nicht fehlen.¹¹⁶ Während der Befragung ist darauf zu achten, dass Fragennummern immer links in einer eigenen abgetrennten Spalte vorzufinden sind und dass durchweg ein einheitliches Farbdesign existiert. Anweisungen für die Beteiligten sollten lediglich an jener Stelle vorzufinden sein, an welcher sie benötigt werden. Diese können sich durch wechselnde Schriftart oder Größe von der eigentlichen Fragestellung abheben. Für eine bessere Anschaulichkeit sollten die meisten Antwortkategorien vertikal übereinanderstehen und gleichzeitig erscheinen. Hierbei sollte vermieden werden den Befragten zur Beantwortung einer Frage zu zwingen, es sei denn eine bestimmte Fragestellung ist für das Ergebnis unverzichtbar.¹¹⁷ Etliche offene Fragen führen meist zur Demotivation und hohen Abbruchquoten der Befragten. Demzufolge sollten offene Fragen in sehr begrenztem Umfang verwendet werden und allenfalls am Ende der Befragung erscheinen.¹¹⁸ Innerhalb der Online Befragung dient ein Fortschrittsindikator, entweder als Balkendiagramm oder als einfache Nummerierung zur besseren Verdeutlichung, an welcher Stelle sich der Teilnehmer im Fragebogen befindet.¹¹⁹

¹¹⁵ vgl. Schnell/Hill/Esler 2013, S. 335 ff.

¹¹⁶ vgl. Thielsch/Weltzin 2009, S 71 f.

¹¹⁷ vgl. Schnell/Hill/Esler 2013, S. 374 f.

¹¹⁸ vgl. Thielsch/Weltzin 2009, S 72

¹¹⁹ vgl. Schnell/Hill/Esler 2013, S. 374 f.

Die Online Befragung, als Bestandteil dieser Bachelorarbeit, beginnt mit einer offiziellen Begrüßung durch den Verfasser und einer anschließenden Einführung in das Thema „Fernreisen in Deutschland“. Der Fragebogen besteht überwiegend aus geschlossenen Fragen. Dabei wird von den Teilnehmern verlangt, sich zwischen den vorgegebenen Antwortmöglichkeiten zu entscheiden. Es können entweder zwei Antwortoptionen oder jede beliebige Anzahl von Antwortalternativen gegeben werden.¹²⁰ Lediglich bei der Frage nach den Kenntnissen über diverse Fernbusanbieter, der Nennung der Gründe sowie der abschließenden Möglichkeit für Anregungen handelt es sich um offene Fragen. Hierbei wird die Antwort des Befragten in eigenen Worten wiedergegeben. Folglich übernimmt dieser selbst die Formulierung der Antwort.¹²¹ Der ersten Frage, ob in den vergangenen sechs Monaten eine Fernreise absolviert wurde, ist eine Filterfunktion hinterlegt, sodass im Falle einer „trifft nicht zu“-Antwort das Interview für den Befragten nicht unnötig verlängert wird. Im weiteren Verlauf werden allgemeine Fragen zum Fernreiseverhalten gestellt. Indessen wurde unter anderem eine Likert-Skala erstellt, um die jeweilige Zustimmung bzw. Ablehnung der Teilnehmer zu den einzelnen Items zu erfassen.¹²² Diese Skalierungsmethode stellt bis heute eine sehr brauchbare Lösung für eine Operationalisierung dar.¹²³ Anknüpfend wird das Buchungsverhalten abgefragt. Je nach Buchungszeitpunkt vor Reiseantritt werden drei verschiedene Szenarien aufgezeigt, bei denen zum jeweiligen Fall, die Auswahl zwischen Fernbus, Bahn und Flugzeug besteht. Der Befragte entscheidet daraufhin aufgrund des Reisepreises und der Reisedauer, die im Vorfeld vom Autor ermittelt wurden, mit welchem Verkehrsmittel er die Reise antreten würde. Darauffolgend werden speziell Fragen zum Thema Fernbusreisen und der damit verbundenen Liberalisierung gestellt. Hat die teilnehmende Person bereits eine Fernbusfahrt innerhalb Deutschlands unternommen, so folgen einzelne Fragestellungen zu dessen Fernbusreisen und eventuellen Alternativen. Eine weitere Likert-Skala stellt die Zufriedenheit über die jeweilige Fernbusreise fest. Wurde hingegen noch keine Fahrt mit einem Fernbus vollzogen, so werden in einer offenen Frage die Gründe dafür abgefragt. Abschließend wird der Teilnehmer gebeten einige sozio-demographische Angaben über seine Person zu geben, mit dem erneuten Hinweis auf absolute Gewährleistung der Anonymität. Darüber hinaus gibt es zum Abschluss die Gelegenheit in Form einer offenen Antwortmöglichkeit für Anregungen sowie für alles Weitere, was für das Thema Fernbusreisen relevant ist. Auf der letzten Seite bedankt sich der Verfasser für

¹²⁰ vgl. Schnell/Hill/Esner 2013, S. 323

¹²¹ vgl. ebd., S. 322

¹²² vgl. ebd., S. 177

¹²³ vgl. ebd., S. 180

die Teilnahme und weist darauf hin, dass bei Interesse die Ergebnisse der abgeschlossenen Umfrage eingesehen werden können.¹²⁴

5.1.5 Ziele der Online Befragung

Diese Online Befragung wurde von dem Verfasser durchgeführt, mit dem Ziel, die Auswirkungen des dynamisch wachsenden Fernbusmarktes zu analysieren. Dem Autor ist es insbesondere von Bedeutung, Aufschlüsse über die Nutzungsaffinität zu erlangen. Dabei geht es um die relevante Zielgruppe, für die der Fernbus eine Alternative darstellen kann. Ferner soll die allgemeine Akzeptanz des Fernbusses eruiert werden sowie charakteristische Eigenschaften herausgefunden werden, auf welche von potentiellen Kunden viel Wert gelegt wird. Ein weiterer Untersuchungsgegenstand ist die Beeinflussung der Liberalisierung auf die Reisehäufigkeit im Fernverkehr. Abschließend soll eine Gegenüberstellung des Fernbusses mit der Bahn Reaktionen auf die Nutzungsbereitschaft des neuen Verkehrsträgers darlegen.

5.2 Auswertung des Fragebogens

Insgesamt war der Fragebogen über den Zeitraum vom 13.05.2014 bis einschließlich 03.06.2014, 21 Tage lang, online. Während dieser Zeit wurde der Link 408-mal aufgerufen und dabei 242-mal gestartet. Schlussendlich wurde er 206-mal vollständig ausgefüllt, was zu einer knapp 15%igen Abbruchquote führt. In nahezu 80% der Fälle geschah dies auf den ersten drei Seiten. Die Grundgesamtheit N entspricht also 206. Mit Hilfe des IBM Softwareprogramms SPSS Statistics Standard wurde der Fragebogen lückenlos ausgewertet. Zunächst zeigt die univariate Auswertung die jeweilige Häufigkeitsverteilung der gegebenen Antworten. Die anschließende bivariate Auswertung geht verkürzt auf signifikante Zusammenhänge ein.

¹²⁴ vgl. Anhang 1

5.2.1 Univariate Statistik

Zu Beginn des Fragebogens wurde der Proband zu seinem allgemeinen Fernreiseverhalten in Deutschland befragt. Hierbei gaben fast drei Viertel aller Teilnehmer an, in den vergangenen sechs Monaten eine Fernfahrt über 50 km Distanz unternommen zu haben. Auffällig ist zunächst, dass kaum Personen mehr als 15 Fahrten absolvierten. Circa ein Viertel fuhr ein bis zweimal eine Strecke über 50 km und die Hälfte brachte es auf drei bis 8 Fernfahrten während den letzten sechs Monaten. Lediglich 10 Prozent sagten aus mindestens 15 Reisen vollzogen zu haben.

Gleichwohl demonstriert diese Statistik eine allgemein hohe Affinität bezüglich Fernfahrten und schafft dementsprechend eine gute Grundlage für den Fernbuslinienverkehr. Regelmäßige Fahrten zur Ausbildungsstätte oder zur Arbeitsstelle durften hier nicht angegeben werden, darauf wurde explizit unmittelbar vor der Frage hingewiesen. Die anschließende Frage beschäftigte sich mit den häufigsten Fernreisemotiven. Der Autor schloss dabei die Möglichkeit der Mehrfachantwort nicht aus. Etliche der Befragten machten von dieser Option Gebrauch und gaben im Durchschnitt 2,2 Antworten auf diese Frage. Als häufigstes Motiv wurde mit 68 Nennungen der Verwandtenbesuch genannt. Gefolgt von dem Besuch eines Freundes und einer Städtereise bzw. einer Kurzreise mit maximal vier Übernachtungen. Insbesondere der Verwandten- und Freundesbesuch an der Spitze der häufigsten Beweggründe haben für Fernbusse eine signifikante Bedeutung. Als kostengünstige Alternative kann in der vernetzten Welt von heute vor allem die jüngere Generation erreicht werden. Als Schlusslicht wurde der Transfer eines Bekannten beziffert.

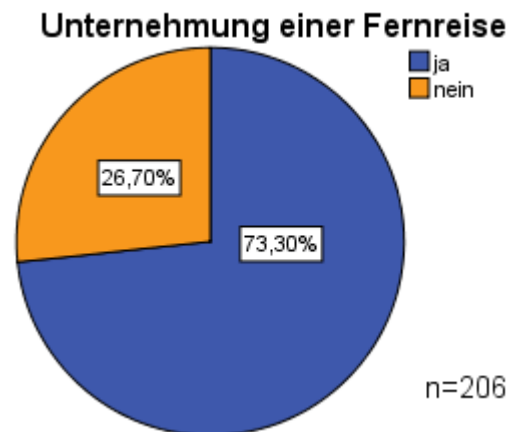


Abbildung 9 Unternehmung einer Fernreise
(Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

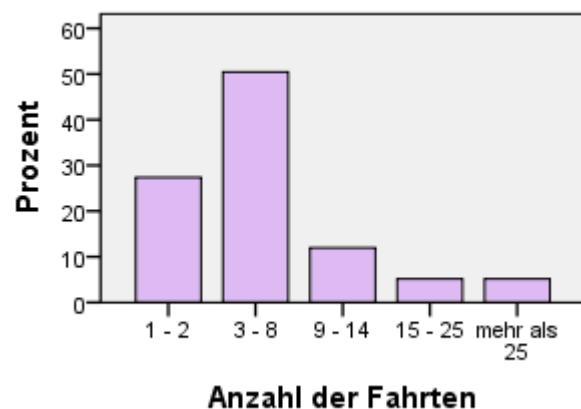


Abbildung 10 Anzahl der Fahrten (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

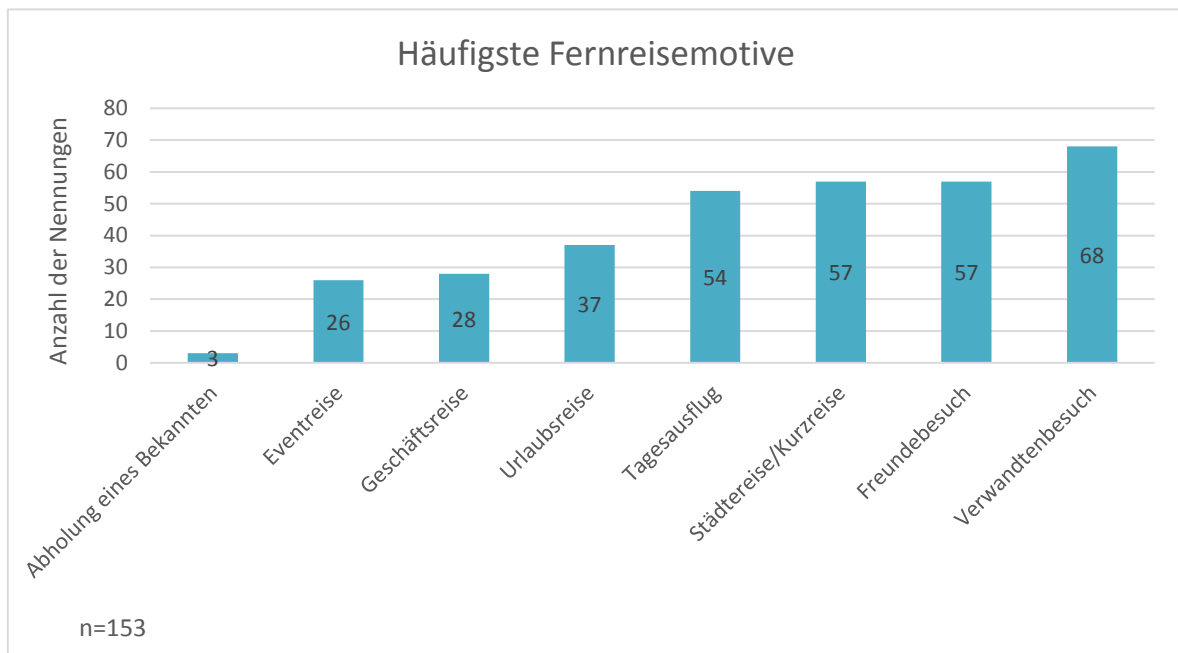


Abbildung 11 Häufigste Fernreisemotive (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Das Ergebnis der durchschnittlichen Gruppengröße, in der die befragten Personen verreisen, fokussiert sich eher auf kleinere Gruppen. Annähernd die Hälfte gab an, zu zweit eine Reise zu unternehmen. Einzig ein Bruchteil von 1,80% reiste innerhalb einer Gruppe, die aus mehr als sechs Personen bestand. Insgesamt wurde bei dieser Frage 14-mal die Option ausgewählt das Alter der mitreisenden Kinder anzugeben. Diese ergab eine Altersspanne zwischen 5 und 16 Jahren. Der Lieblingsverkehrsträger der Teilnehmer ist mit Abstand der Personenkraftwagen. Über zwei Drittel bewerteten diesen als absoluten Favoriten. An zweiter Stelle steht hingegen mit einem Fünftel die Bahn, die somit mehr als fünfmal sooft aufgeführt wurde als der Bus. Das Flugzeug schließt mit knapp 8% die besten Drei ab. Dabei besitzen laut eigener Aussage der Befragten 40% einen eigenen PKW. Für mehr als ein Drittel besteht

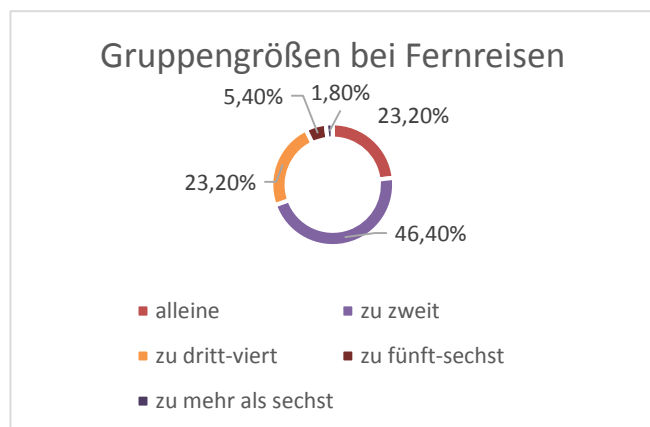


Abbildung 12 Gruppengröße bei Fernreisen (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

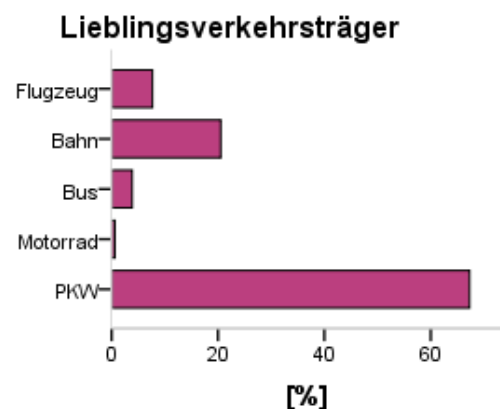


Abbildung 13 Lieblingsverkehrsträger (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

immerhin die Möglichkeit hin und wieder Zugang zu einem Auto zu haben und nur 16% der Teilnehmer haben nie Zugriff auf ein Auto. Im weiteren Verlauf wurde eine Likert-Skala erstellt. Unter Verwendung des arithmetischen Mittels, welches sich als Quotient aus der Summe aller zu beobachteten Werte und der Grundgesamtheit N definiert, wurde in der Abbildung 14 ein Liniendiagramm mit Datenpunkten erfasst. Dieses gibt die jeweilige Relevanz der unterschiedlichen Eigenschaften an. Dabei entschied sich der Autor für fünf verschiedene Antwortkategorien, von „überhaupt nicht wichtig“ (Wert=1) bis „sehr wichtig“ (Wert = 5), um dem Befragten die Möglichkeit einer neutralen Antwortgabe mit „mehr oder minder wichtig“ zu geben.

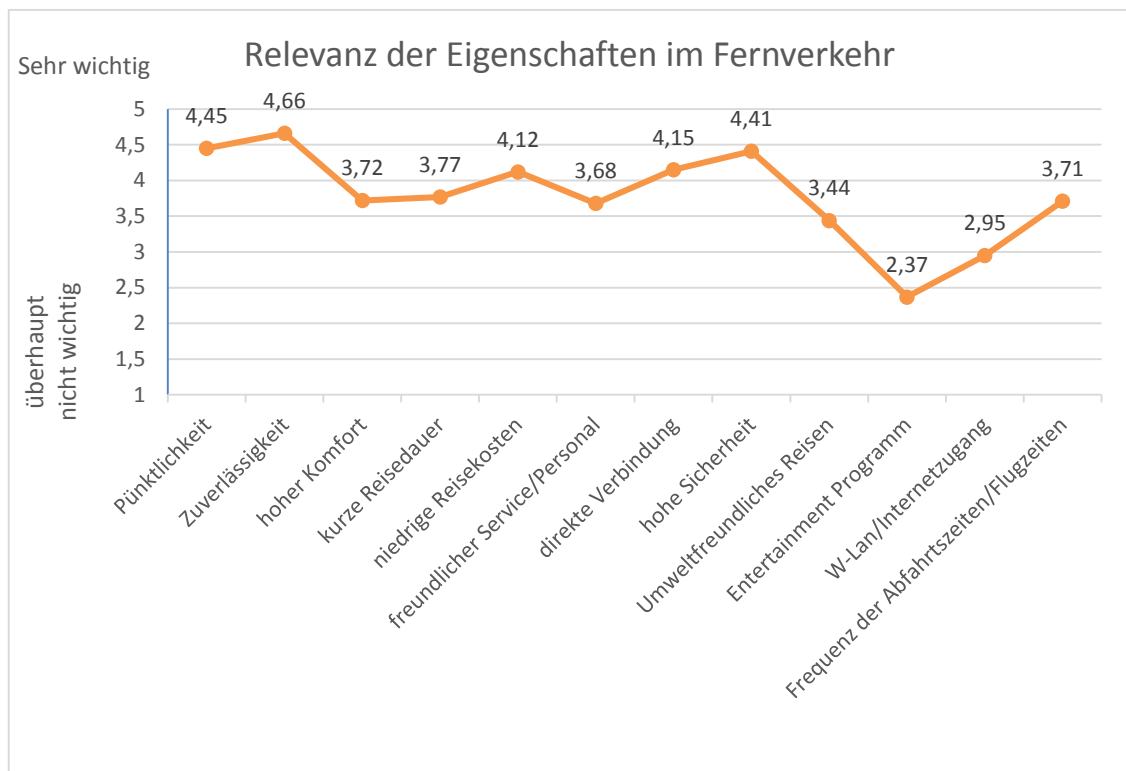


Abbildung 12 Relevanz der Eigenschaften im Fernverkehr (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Deutlich wird in dieser Abbildung, dass die teilgenommenen Personen im innerdeutschen Fernverkehr insbesondere hohen Wert auf Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Sicherheit und praktisches Reisen legen. Durch meist direkte Fernbusverbindungen und als statistisch äußerst sicheres Verkehrsmittel können Fernbusse von dieser Auswertung profitieren. Um den Marktanteil zu steigern, ist primär die zuverlässige und pünktliche An- und Abreise der Busse von hoher Wichtigkeit. Das Entertainment-Programm und die Internetnutzung haben demgegenüber eine geringere Bedeutsamkeit.

Die nun folgenden Statistiken beziehen sich auf die Wahl der Verkehrsmittel, abhängig des Reisepreises und der Reisedauer. Der Reisepreis ändert sich je nach Buchungszeitpunkt vor Reiseantritt, weshalb dieser im Vorfeld ermittelt wurde.

Die Abbildung 15 zeigt, dass der Großteil der Befragten zwischen wenigen Tagen zuvor und ein bis zwei Monaten im Vorfeld eine Fernreise buchen. Insgesamt sind es 82,56%. Nur ein geringer Anteil bucht spontan am Reisetag bzw. über zwei Monate im Voraus. Dar- aus lässt sich schließen, dass die stärkste Buchungsphase für Fernbusfahrten bis maximal zwei Mo- nate vor Abfahrt stattfindet. Mit knapp 23% ist der Buchungszeit-

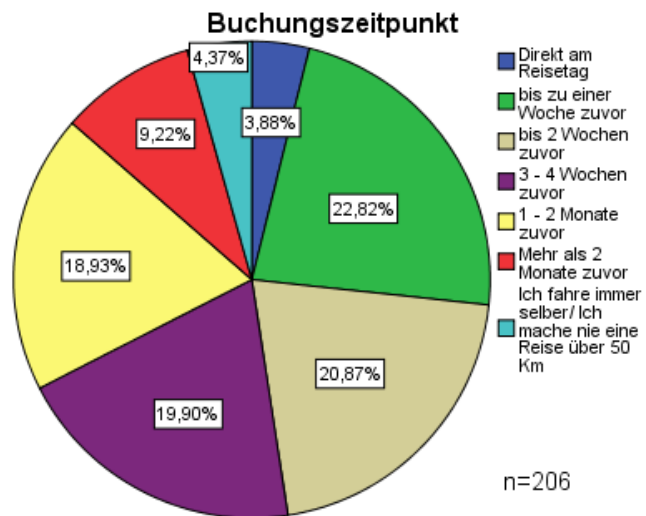


Abbildung 13 Buchungszeitpunkt bei Fernfahrten (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

punkt bis zu einer Woche zuvor am stärksten vertreten. Ledig neun Personen gaben an, nie eine Fahrt über 50 km zu absolvieren oder ausschließlich mit dem PKW zu reisen und deshalb keine Buchungen tätigen zu müssen. Die eingesetzte Filterfunktion des Bu- chungszeitpunkts ermöglichte es, dem Teilnehmer lediglich das Szenario vorzulegen, welches auf ihn abgestimmt ist. Ein Szenario bestand jeweils aus den gleichen drei Bei- spielstrecken München-Hamburg (775 km), Nürnberg-Berlin (436 km) und Stuttgart-Frankfurt (204 km). Die Reisedauer und der Reisepreis der drei verschiedenen Mög- lichkeiten wurden durch den Verfasser auf Basis der Vergleichsportale Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de sowie der Internetseite der Deutschen Bahn festgelegt.

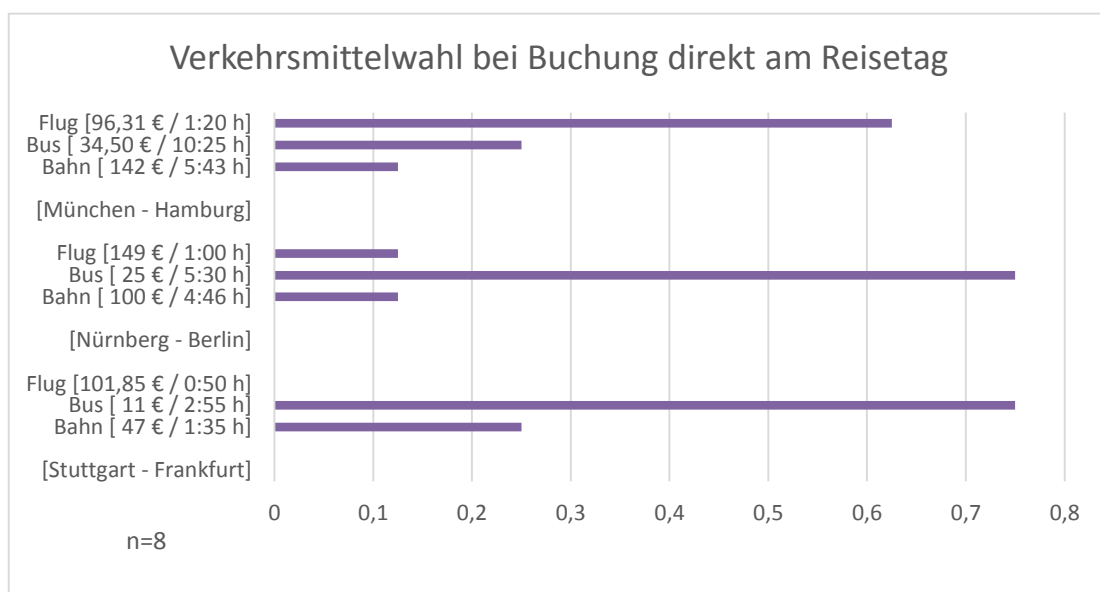


Abbildung 14 Verkehrsmittelwahl bei Buchung direkt am Reisetag (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Aufgrund der geringen Anzahl an spontanen Buchungen direkt am Reisetag ist die Abbildung 16 wenig aussagekräftig. Dessen ungeachtet schneidet der Bus aber auf allen Beispielstrecken besser ab als die Bahn. Als ausschlaggebender Grund hierfür ist besonders der niedrige Preis zu erwähnen, der selbst bei spontaner Buchung gilt. Dieser ist, unabhängig von der Entfernung, nahezu je ein Viertel günstiger, als der der Bahn. Auf der längsten Strecke, von München nach Hamburg, würde sich jedoch die Mehrheit für das Flugzeug entscheiden. Die nächste Variante, die Handhabung der Buchung zwei bis sieben Tage im Vorfeld, ist mit 47 Personen die am stärksten vertretene Gruppe.

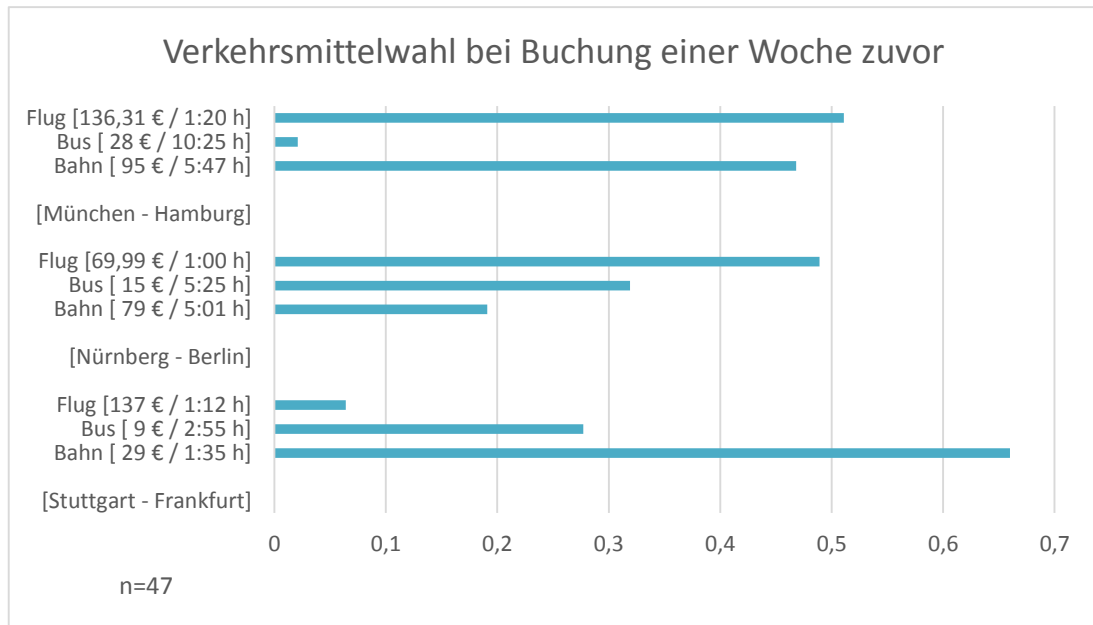


Abbildung 15 Verkehrsmittelwahl bei Buchung einer Woche zuvor (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Wird die Buchung bereits einige Tage vor dem Reiseantritt gebucht, reduzieren sich die Preise der Bahn, was der Fernbus unmittelbar verspürt. So würden sich bei der Kurzstrecke zwei Drittel der Befragten für die Bahn entscheiden. Der Anteil der Busreisenden stände demgegenüber bei 27,7%. In diesem Anwendungsfall würde der Bus lediglich bei der Mittelstrecke der Bahn bevorzugt, da auf dieser Route der Bus kaum langsamer ist. Das Verhältnis zur Bahn liegt bei knapp 32 zu 19. Doch bereits bei dieser Entfernung liegt das Verkehrsmittel Flugzeug mit 49% an der Spitze. Klarer Verlierer gegenüber den zwei Alternativen ist der Fernbus bei der 775 km langen Strecke, da er trotz des günstigsten Preisangebots fast doppelt so lange benötigt wie die Bahn. Einzig eine Person gab an, mit dem Fernbus von München nach Hamburg zu reisen.

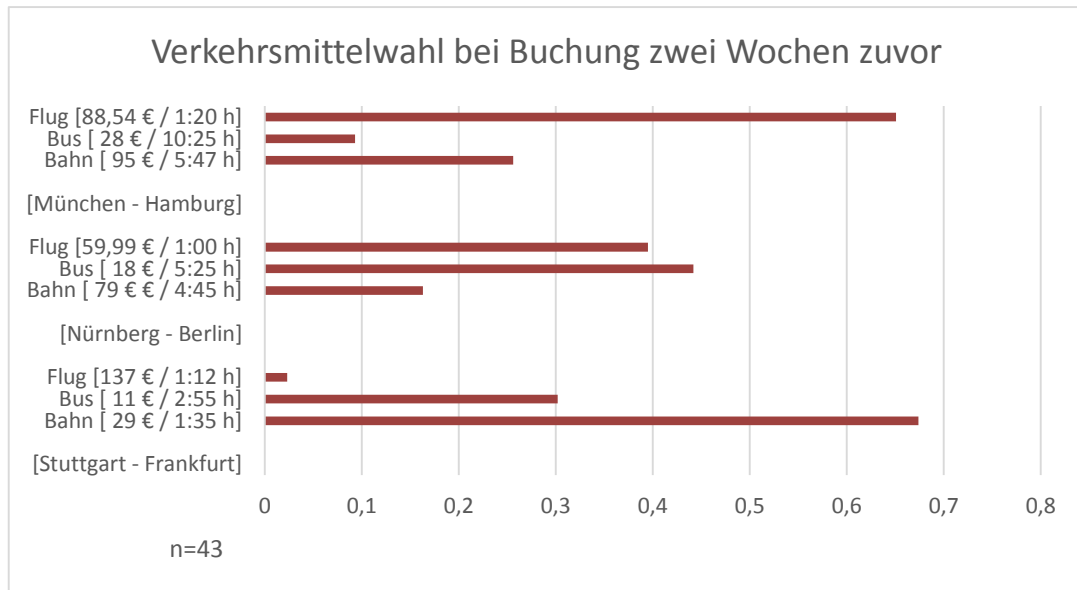


Abbildung 16 Verkehrsmittelwahl bei Buchung zwei Wochen zuvor (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Die Abbildung 18 legt die Ergebnisse jener Buchungen dar, die zwischen einer und zwei Wochen im Voraus abgewickelt werden. Ähnlich wie bei dem vorherigen Buchungsverhalten würde auch hier die Bahn mit zwei Drittel das beste Ergebnis bei der Kurzstrecke erzielen. Allerdings würden 30% den Fernbus wählen. Vorwiegend auf der Route von Nürnberg nach Berlin hätte sich der Bus steigern können und mit 44% das Flugzeug wieder überholen, für welches sich 39,5% entschieden hätten. Für die Bahn hätte sich nicht einmal jede fünfte Person entschieden. Auf der längsten Fahrt bleibt der Bus weiterhin weit abgeschlagen, bloß 4 Personen würden die Busfahrt mit über 10 Stunden Fahrtzeit buchen.

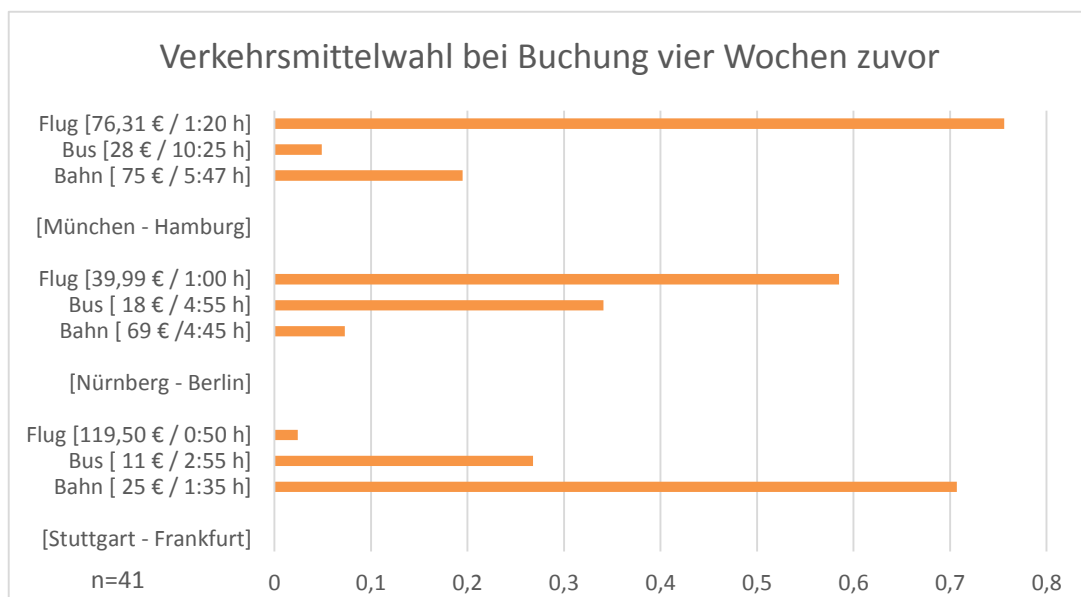


Abbildung 17 Verkehrsmittelwahl bei Buchung vier Wochen zuvor (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Je früher die Buchung getätigt wird, desto billiger werden die Bahnpreise. Dementsprechend würde die Bahn sogar bei der Kurzstrecke die 70% - Marke brechen. Die Anzahl der potentiellen Busfahrer sinkt hingegen auf ein Viertel zurück. Sogar die Flugpreise sind enorm zurückgegangen, was zur Folge hat, dass das Flugzeug sowohl bei der München-Hamburg Route, als auch bei der Nürnberg-Berlin Strecke das am häufigste gewählte Verkehrsmittel wäre. Der Fernbus kann jedoch auf der Mittelstrecke den Vorsprung auf die Bahn halten. Lediglich bei der Langstrecke ist er keine konkurrierende Alternative, da ausschließlich zwei Personen das Fernbusangebot wahrnehmen würden. Die nächste Personengruppe, welche in der Regel ein bis zwei Monate vor Reisebeginn bucht schließt den relevanten Buchungszeitraum für Fernreisen innerhalb Deutschlands ab.

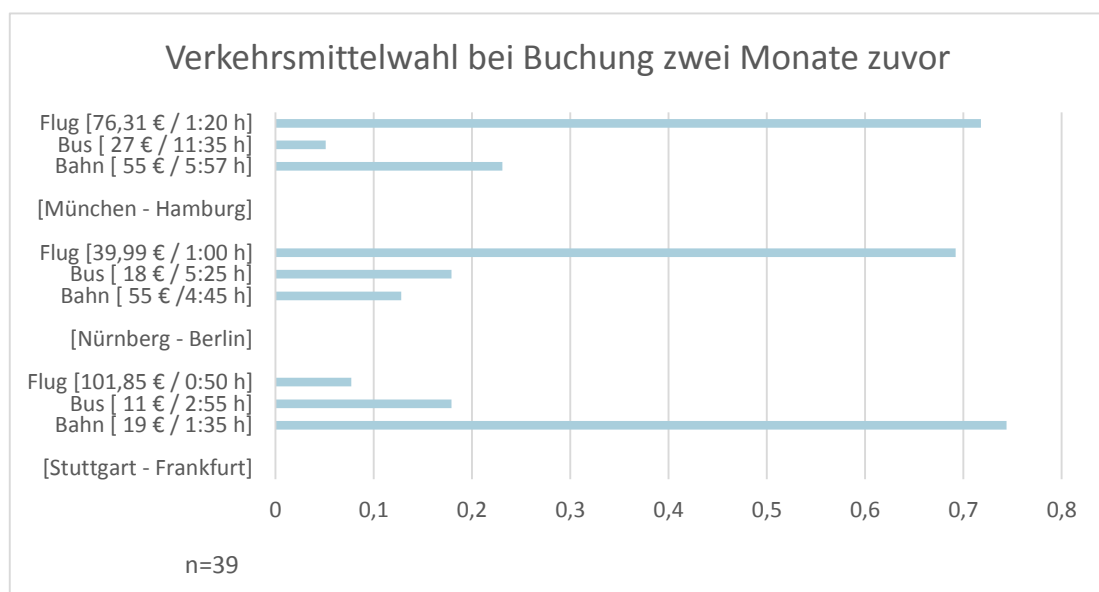


Abbildung 18 Verkehrsmittelwahl bei Buchung zwei Monate zuvor (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Die Rangfolge der jeweiligen Verkehrsmittel bleibt zur vorherigen Buchungsgruppe bei allen Strecken identisch. Die Abbildung 20 zeigt aber deutlich, dass die primären Verkehrsträger, also bei Stuttgart-Frankfurt die Bahn und auf den ausgiebigeren Strecken das Flugzeug, sich klar von den Verfolgern absetzen würden. Die Bahn, die mittlerweile nur noch acht Euro teurer als der Fernbus ist, aber trotzdem über eine Stunde schneller, baut ihre Spitzenposition auf fast 75% aus. Das bedeutet, dass 3 von 4 Buchungen auf die Bahn zurückfallen würden. Auch das Flugzeug könnte die Buchungen zwischen Nürnberg und Berlin auf 69,2% erhöhen und würde somit den Fernbus auf 17,9% zurückschlagen, der nunmehr lediglich 5% mehr Buchungseingänge als die Bahn vorweisen könnte. Die Verkehrsmittelwahl bei der längsten Strecke von München nach Hamburg würde nach wie vor mit großem Abstand auf das Flugzeug fallen.

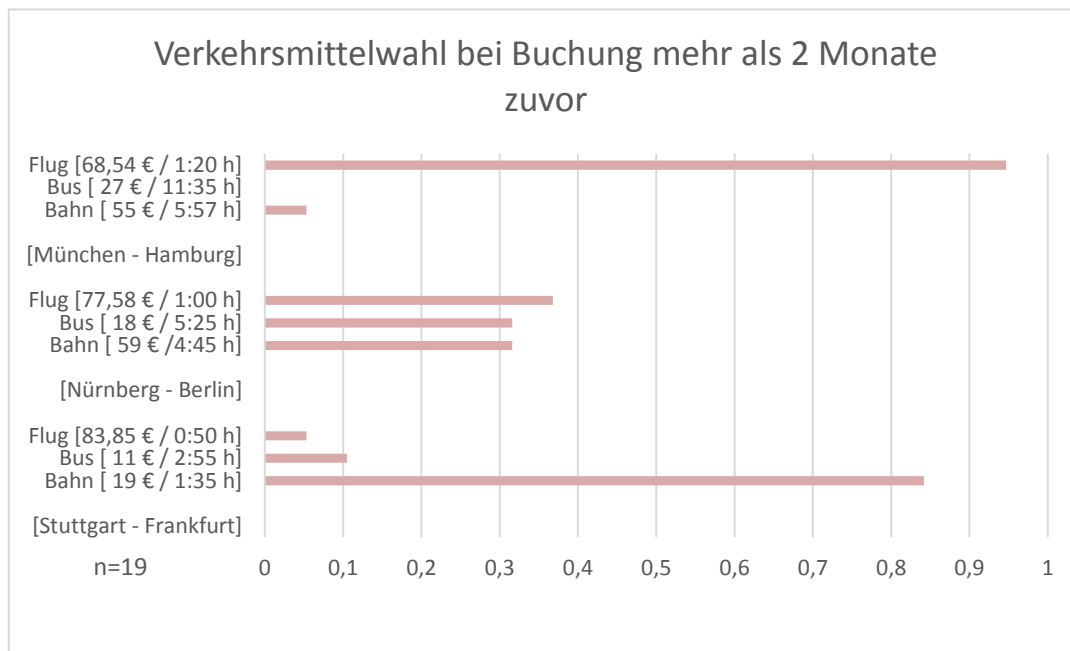


Abbildung 19 Verkehrsmittelwahl bei Buchung mehr als zwei Monate zuvor (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Zur Ergänzung veranschaulicht Abbildung 21 die Ergebnisse des Buchungszeitpunkts, der über zwei Monate entfernt ist. Das erste Mal könnte die Bahn auf der Kurzstrecke mehr als 80% verbuchen. Auf der Langstrecke hätten sich sogar alle bis auf einen Bahnreisenden für das Flugzeug entschieden. Dies entspricht 94,7%. Die Mittelstrecke wäre bei dieser Personengruppe wieder ausgeglichener. Trotzdem würde wiederum das Flugzeug, zwar mit nur noch 5 Prozent Vorsprung auf die Verfolger, die Mittelstrecke für sich entscheiden.

Zusammenfassend schneidet der Fernbus insbesondere bei kurzfristigen Buchungen und bei Kurz- bis Mittelstrecken gut ab. Der Grund dafür ist, dass der Fernbus das einzige Verkehrsmittel ist, bei welchem keine großen Preisschwankungen vorzufinden sind. Demzufolge gelten die kostengünstigen Angebote mit nur sehr geringen Preissprüngen durchgehend sowohl bei einer kurzfristigen, als auch bei einer lang im Voraus getätigten Buchung. Die Bahn und die Airlines sind im Gegensatz dazu, vor allem bei spontaner Buchung, im Preis sehr hoch. Daraus kann der Fernbus einen großen Vorteil ziehen, was sich auch bei der Analyse der Gegenüberstellung widerspiegelt. Es ist jedoch zu beobachten, dass der Fernbus schnell an Attraktivität verliert, sobald die Preisdifferenz zur Bahn nicht mehr als zwanzig Euro beträgt und die Reisedauer deutlich länger angesetzt ist. Sollten also die Buspreise stark ansteigen oder die Bahntickets deutlich billiger werden, würde dies voraussichtlich zu einem starken Buchungsrückgang bei den Fernbussen führen. Absoluter Favorit ist der Fernbus im Vergleich zur Bahn aber bei der Mittelstrecke über 436 km. Auf dieser Route wurde er lediglich gelegentlich vom Flugzeug geschlagen, konnte sich jedoch stets, unabhängig vom Buchungszeitpunkt, gegen die Bahn durchsetzen. Die Ursache, dass der Fernbus auf dieser Route potentiell mehr

Kunden als die Bahn abgreifen kann, ist neben den anhaltend sichtlich günstigeren Preisen, vordergründig die Reisezeit. Diese beträgt maximal 40 Minuten länger, häufig aber geringer, teilweise liegt sie sogar bei nur zehn Minuten über der Bahnreisezeit. Einzig auf der Langstrecke, weit über 500 km, ist der Fernbus keine konkurrierende Option. Mit Ausnahme der Buchung genau am Abreisetag, erreichte der Fernbus nicht einmal die zehn Prozent. Mit nahezu elf Stunden Reisedauer verliert die reisende Person knapp einen ganzen Tag. Die Bahn schafft schließlich dieselbe Strecke fast in der Hälfte der benötigten Zeit eines Fernbusses und das Flugzeug benötigt überdies bloß ein Zehntel der Reisezeit. Potential kann es für diese Strecke geben, wenn ein Nachtlinienfernbusnetz angeboten werden kann und der Kunde somit den Tag völlig ausnutzen kann.

Der zweite Teil des Fragebogens befasste sich explizit rund um das Thema Fernbusreisen in Deutschland. Zunächst sollten alle Fernbusanbieter aufgelistet werden, welche dem Befragten einfallen. Das Ergebnis der Untersuchung bringt zum Ausdruck, dass der bekannteste Anbieter unter den teilnehmenden Personen mit 74 Nennungen der ADAC Postbus ist. Erst an zweiter Stelle steht mit 67 Aufzählungen der Marktführer MeinFernbus. Auf der Rangliste der geläufigsten Anbieter folgen FlixBus, mit 66 Stimmen City2City, mit 27, der IC Bus mit 21 und der Berlin Linien Bus mit 9 Nennungen.

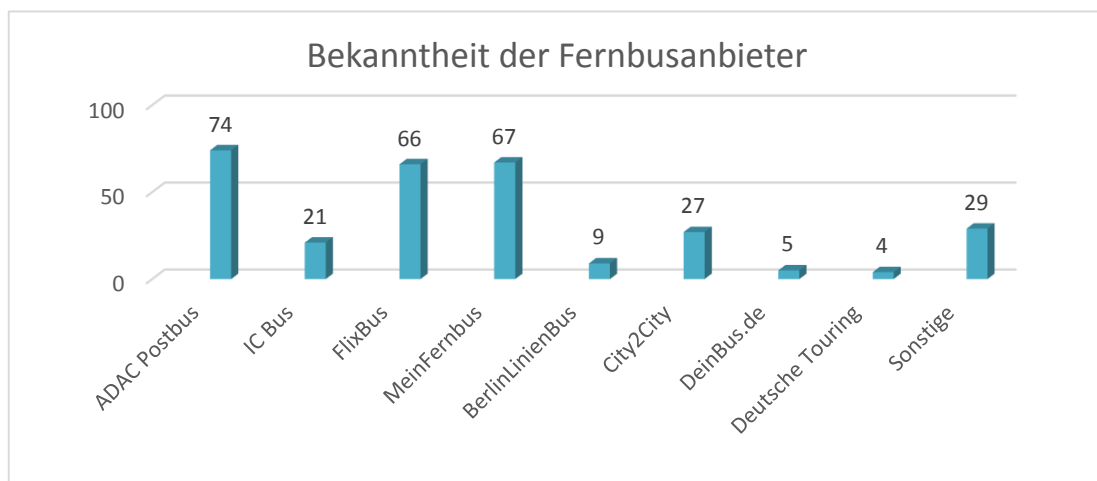


Abbildung 20 Bekanntheit der Fernbusanbieter (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Anschließend folgte eine Fragestellung zur Einstellung der Liberalisierung des Fernbusmarktes. Dabei begrüßt über die Hälfte der Befragten die Liberalisierung und antwortete mit „gefällt mir sehr gut“. Knapp jede fünfte Person hatte keine Meinung zu diesem Thema und etwa 15% interessierten sich nicht dafür. Einzig ein geringer Anteil von 4,4% sprach sich hingegen negativ auf die Liberalisierung aus, was insgesamt bedeutet, dass die Modifikation des Personenbeförderungsgesetzes auf positive Resonanz trifft.

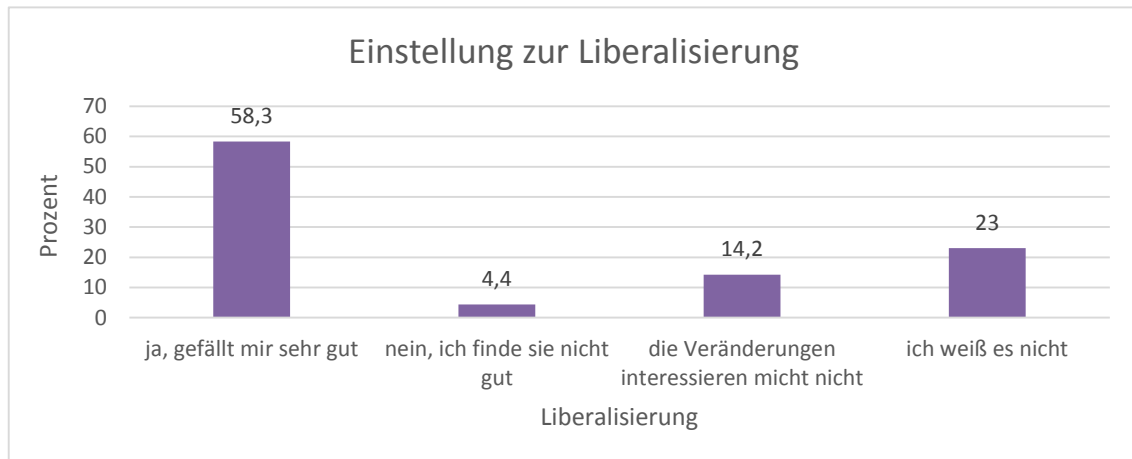


Abbildung 21 Einstellung zur Liberalisierung (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Gemäß den Aussagen der 206 Teilnehmer absolvierten bereits 89 Personen eine Fernbusfahrt innerhalb der Bundesrepublik Deutschland. Dies entspricht einen Anteil von 43,2%, was darstellt, dass nahezu jeder zweite der Befragten schon einmal eine Fernbusfahrt unternommen hat. Dabei sticht das marktführende Busunternehmen MeinFernbus hervor. Zusammengezählt sind 22 Personen mit MeinFernbus gereist, was dem Hauptanteil der Befragten entspricht. Dahinter kommen die Busunternehmen FlixBus und City2City mit 19 bzw. 16 Reisenden. An vierter Stelle steht der ADAC Postbus mit nur noch 7 Nennungen. Der IC Bus der Deutschen Bahn kann lediglich drei Aufzählungen vorweisen.

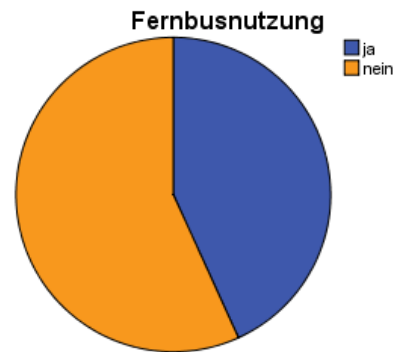


Abbildung 22 Fernbusnutzung (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

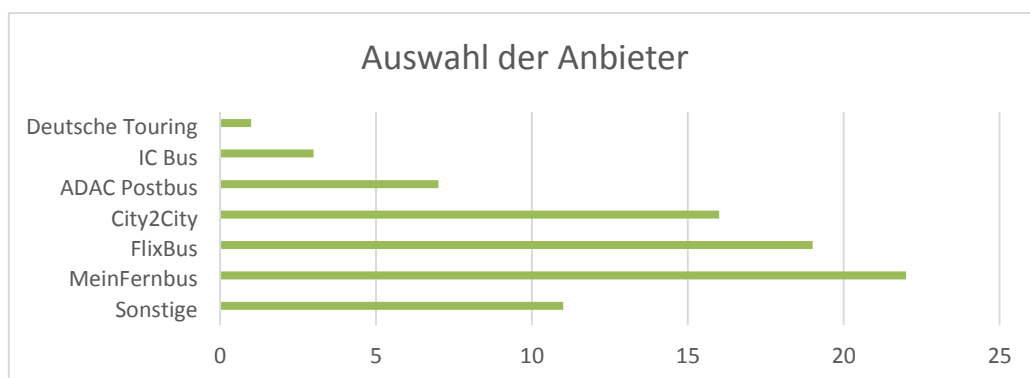


Abbildung 23 Auswahl der Anbieter (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Die anschließende Reiseaufenthaltsdauer nach einer Fernbusfahrt beträgt über die Hälfte aller Fahrten zwischen ein und vier Tagen, was sich wiederum mit den häufigsten Reisemotiven dieser Befragung, Verwandten- und Freundesbesuche sowie Städte- bzw. Kurzreisen deckt. Jeder fünfte hält sich anschließend sogar bis zu einer Woche am Zielort auf. Lediglich eine geringe Anzahl der Personen blieb länger als eine Woche, nachdem er mit dem Fernbus gereist ist. Dies demonstriert Abbildung 26. Der Fokus der Einrichtungen während des Aufenthalts liegt vorwiegend auf den 3-4 Sterne Hotels. Gefolgt von Übernachtungen bei Freunden oder Verwandten, was abermals mit den favori-

sierten Reisemotiven übereinstimmt. Die Abbildung 27 legt dar, dass eine dieser drei Gegebenheiten zusammenfassend 80,2% der Teilnehmer wählten. Kaum Aufmerksamkeit wird jenen Übernachtungsmöglichkeiten geschenkt, die sich im gehobenen Preissegment befinden, da überwiegend preissensible Personen mit dem Fernbus reisen. Eine mögliche Kooperation mit bis zu vier Sternenhäusern könnte die Auslastung der Fernbusse demnach optimieren.

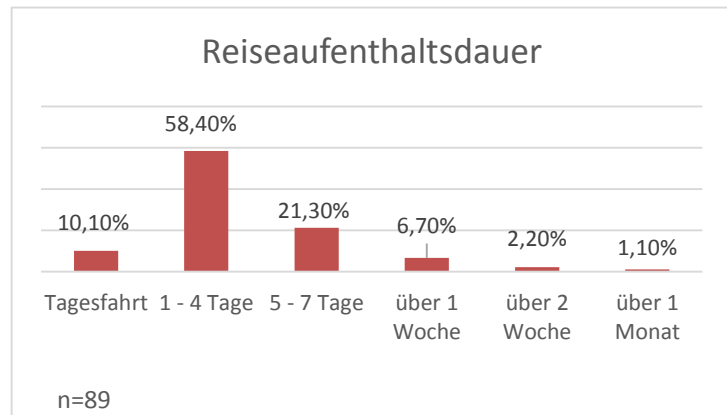


Abbildung 24 Reiseaufenthaltsdauer (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

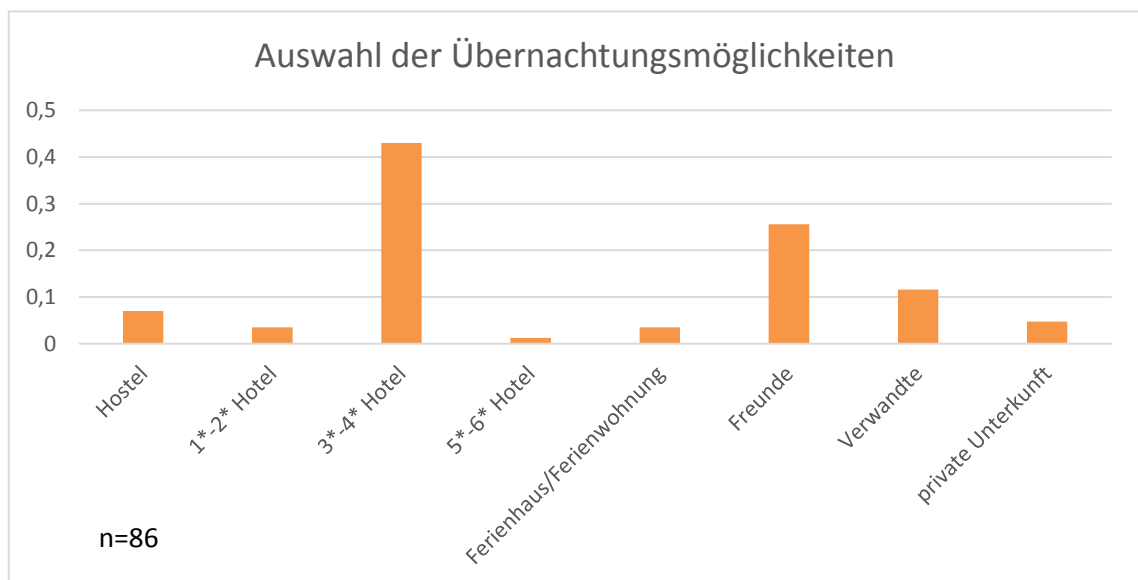


Abbildung 25 Auswahl der Übernachtungsmöglichkeiten (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Die Entfernung der am meist gebuchten Fernbusreisen war, wie aus der Gegenüberstellung bereits zu erwarten, die Mittelstrecke zwischen 251 und 500 km. 55,7% der befragten Personen, die bereits eine Fernbusreise innerhalb Deutschlands vollzogen haben, buchten eine Fahrt dieser Distanz. Überraschend hingegen ist das Ergebnis der Kurz- bzw. Langstrecke, welches nahezu gleich ausfällt. Die Abbildung 28 lässt sogar erkennen, dass eine Person mehr die Route über 500 km absolvierte, als die bis einschließlich 250 km. Eine Person gab dabei keine Angaben.

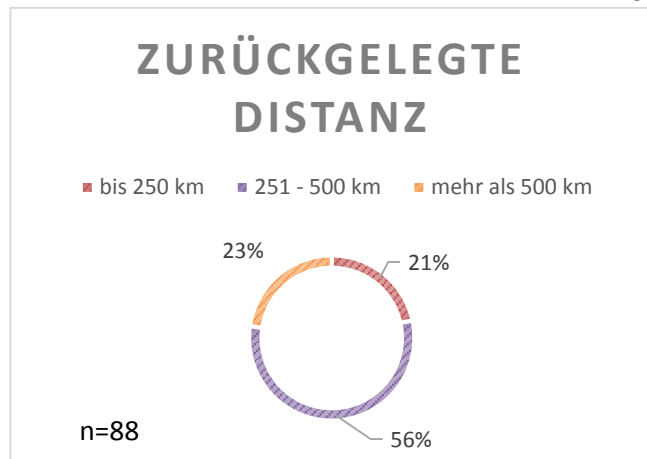


Abbildung 26 Zurückgelegte Distanz (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Die Gruppengröße konzentriert sich, ähnlich wie beim allgemeinen Fernreiseverhalten, vor allem auf kleine Gruppengrößen. Der Hauptteil der Personen fuhr zu zweit, gefolgt von den Alleinreisenden. Im Gegensatz zur vorangegangenen Auswertung waren bei den Busreisen verstärkt Alleinreisende vertreten, als Personen, die ihre Fahrt in einer Gruppe von drei bis vier Personen antraten. Fast ein Drittel der Befragten reiste eigenständig. Die Option, das Alter der mitreisenden Kinder anzugeben, wurde lediglich zweimal gewählt. Daraus ergab sich eine Altersspanne von 14 bis 16 Jahren.

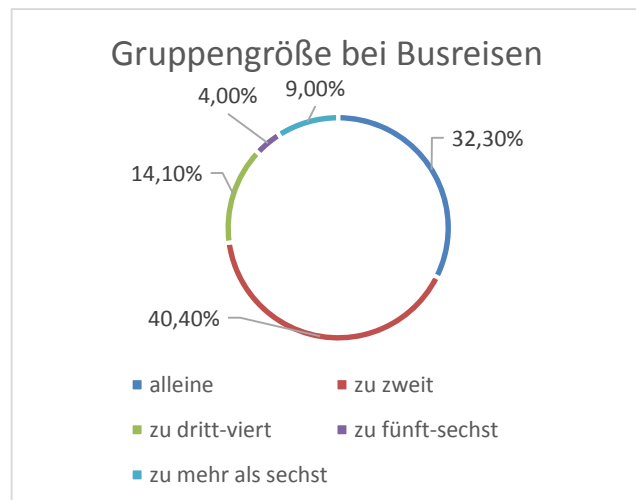


Abbildung 27 Gruppengröße bei Busreisen (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Im weiteren Vorgang der Online Befragung ermittelte eine Likert-Skala die Zufriedenheit mehrerer bestimmter Attribute. Indessen legte der Befragte seine Befriedung in vier Antwortmöglichkeiten, von „trifft überhaupt nicht zu“ (Wert=1) bis „trifft voll & ganz zu“ (Wert=4) dar. Zusätzlich diente die Auswahlmöglichkeit „ich weiß es nicht“ bei Unwissenheit als Antwortoption. Das anknüpfende Liniendiagramm zeigt welche Merkmale bereits besonders gut umgesetzt wurden und jene die es noch zu verbessern gilt.

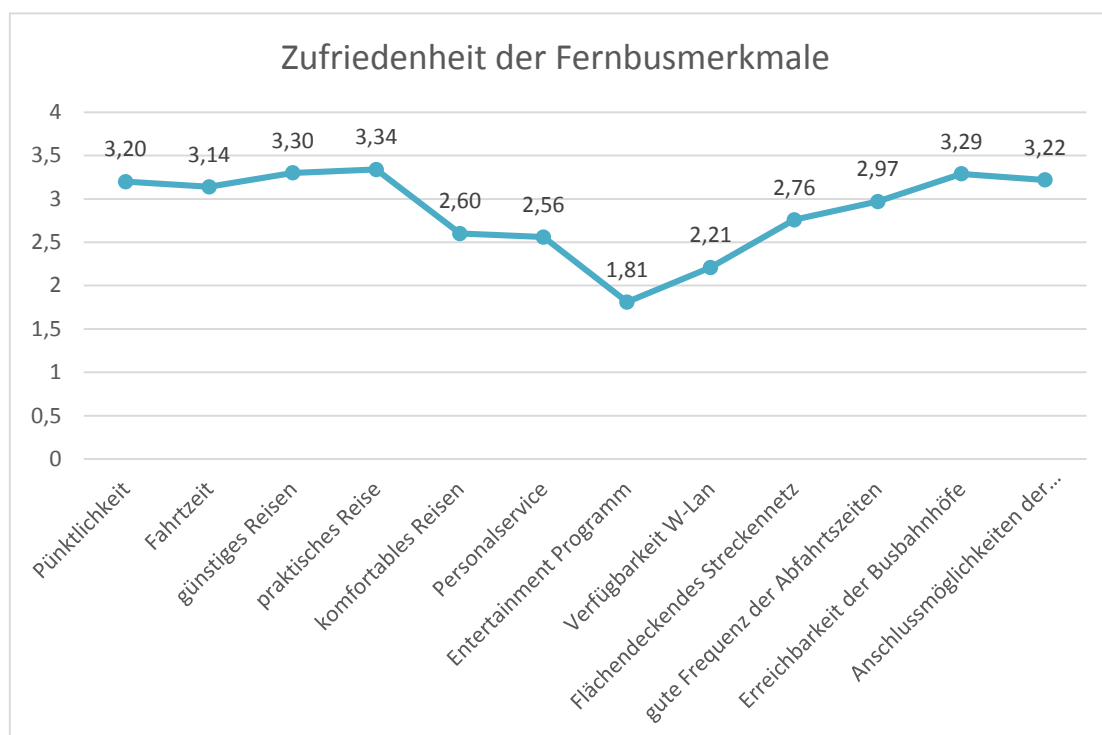


Abbildung 280 Zufriedenheit der Fernbusmerkmale (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Die Fahrgäste waren insbesondere mit den günstigen Preisen, dem praktischen Reisen und der Pünktlichkeit der Fernbusse zufrieden. Auch die Zentralomnibusbahnhöfe schnitten in dieser Befragung sehr gut ab. Sowohl die Erreichbarkeit, als auch die Gegebenheiten für die anschließende Weiterfahrt erzielten ein ansehnliches Resultat. Nachholbedarf für die Fernbusse besteht überwiegend im Bereich Entertainment und Internetzugang, wobei weitere Investitionen vorwiegend für die W-Lan Verfügbarkeit bereits angekündigt sind. Mittels weiteren und häufigeren Schulungen sowie Fortbildungen für das Buspersonal, in Hinblick auf Freundlichkeit und Service kann die Zufriedenheit der Passagiere gesteigert werden. Ausgehend von der zuvor ausgewerteten Relevanz der Fernreiseeigenschaften stehen diese zwei Charakteristika jedoch nicht primär in Verbindung mit dem Buchungsverhalten.

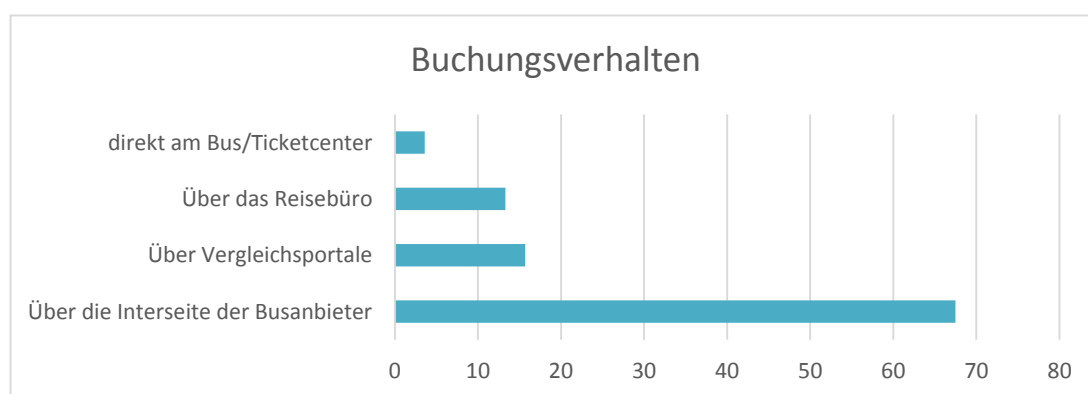


Abbildung 31 Buchungsverhalten (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Die Vielzahl der Buchungen, über zwei Drittel, fand über die jeweilige Internetseite der Busanbieter statt. Bereits 15% haben ihre Buchungen auf Vergleichsportalen getätigt und 13% buchten ihre Fernbusfahrt im Reisebüro.

Unter den 57 Befragten, die vermerkten, dass sie die letzte Fernreise auch ohne Fernbus absolviert hätten, zählte die Bahn mit 45,6% zur bevorzugtesten Alternative. Danach wäre zu je knapp einem Viertel die Fernreise entweder per Flugzeug oder per PKW vollzogen worden. Lediglich 5,3% hätten sich voraussichtlich für die Mitfahrgelegenheit entschieden. Unter allen teilnehmenden Personen, die bereits eine Fernbusfahrt abgeschlossen haben, würden 84,3% erneut mit einem Fernbus reisen und 77,5% ihn weiterempfehlen.

11,2% konnten sich zu dem damaligen Zeitpunkt noch nicht entscheiden neuerlich mitzufahren. Der Anteil der Personen, die sich bezüglich der Weiterempfehlung nicht sicher waren, lag bei 16,9%. Insgesamt gab ein Drittel der Teilnehmer an, aufgrund der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs mehr Fernreisen zu unternehmen als noch vor dem 01. Januar 2013.

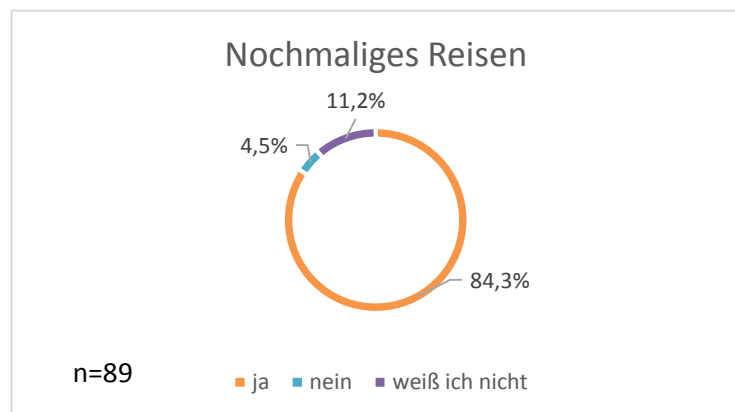


Abbildung 29 Nochmaliges Reisen (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Eine Vielzahl der Befragten, die noch keine Fernbusfahrt absolvierten, hatten bisher noch keinen Bedarf bzw. noch keine Gelegenheit den neuen Verkehrsträger zu testen. Bislang galt meist der PKW oder die Bahn als bessere und zweckentsprechendere Alternative. Zudem gab es noch keinen passenden Zeitpunkt für eine Fernbusfahrt oder der Aufwand mit Kindern oder Haustieren ist zu groß. Weitere bemängelten insbesondere die langen Fahrtzeiten des Fernbusses, weshalb sie bisher ausschließlich mit anderen Verkehrsmittel gereist sind. Häufig wurde zusätzlich das Angebot besonders hinsichtlich fehlender Verbindungen und Anbindungen sowie mangelnder Abfahrtszeiten außerhalb der Großstädte kritisiert. Außerdem waren für Etliche die eingeschränkte Flexibilität und der unzureichende Komfort ausschlaggebender Grund auf alternative Verkehrsträger umzusteigen. Einige der Teilnehmer beanstandeten fehlende Informationen und Bekanntheit über das Angebot der Fernbusse.

Immerhin könnten sich etwa 78 Prozent dieser Teilgruppe, gleichbedeutend 90 Personen, vorstellen über kurz oder lang mit einem Fernbus zu reisen.

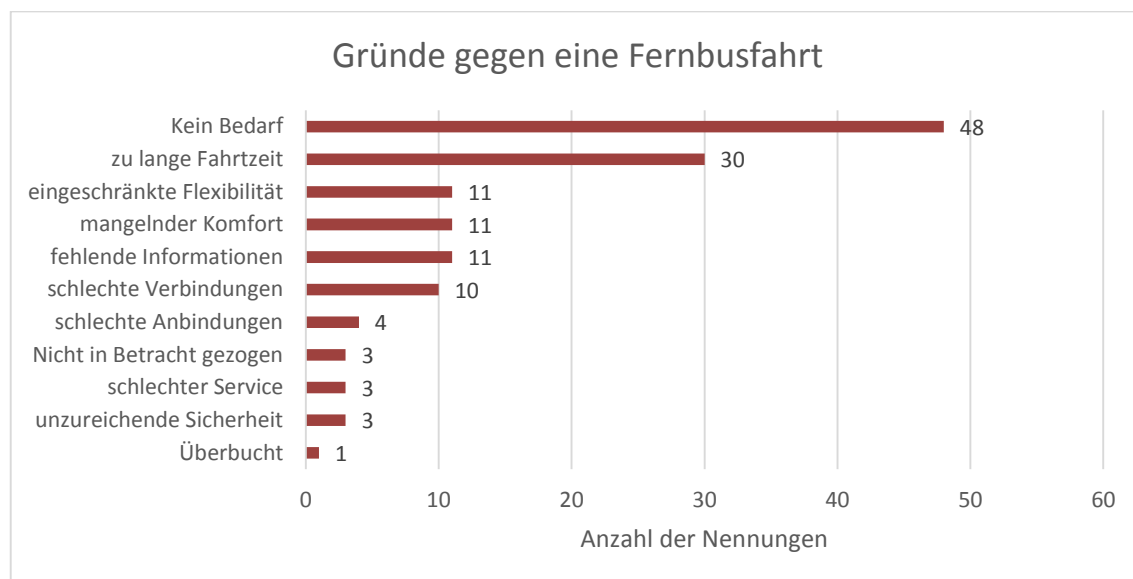


Abbildung 30 Gründe gegen eine Fernbusfahrt (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Zuletzt untersuchte der Fragebogen noch die sozio-demographischen Daten der Teilnehmer. Insgesamt nahmen mehr weibliche, als männliche Personen teil. Das Verhältnis der Befragung war 61 zu 39. Hinsichtlich der Altersgruppe verdeutlicht Abbildung 35, dass die Altersgruppen der 19-25 Jährigen und 40-59 Jährigen am stärksten vertreten waren. Die wenigsten Gruppenmitglieder verbuchten hingegen die über 60 Jährigen und bis 18 Jährigen. Zusammenfassend weist die Befragung jedoch eine angemessene heterogene Verteilung auf.

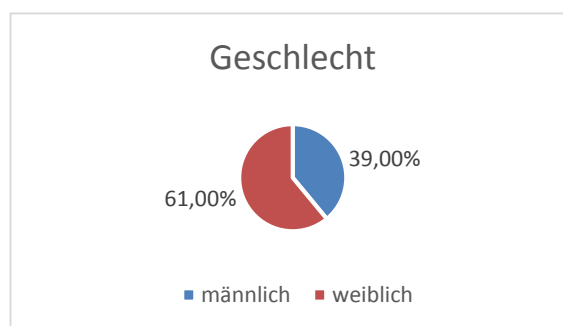


Abbildung 31 Geschlecht (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

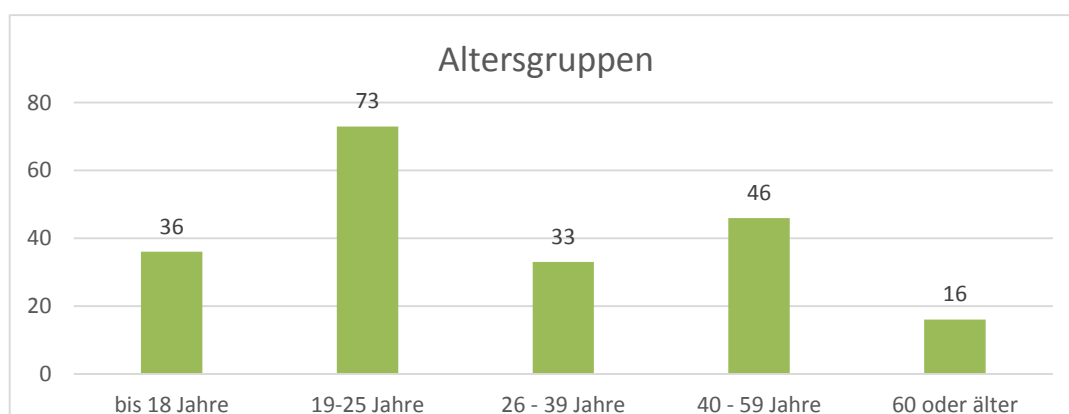
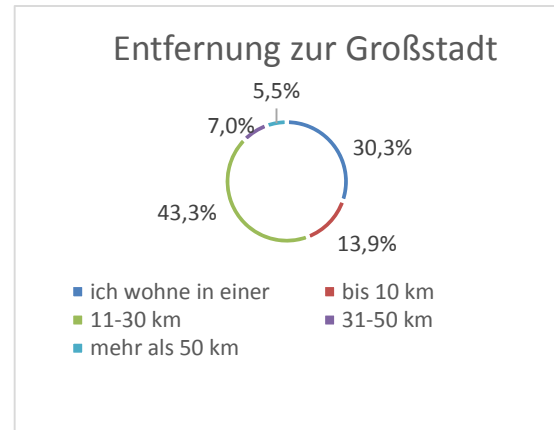


Abbildung 32 Altersgruppen (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Außerdem wurde die Entfernung zur nächstgelegenen Großstadt mit mehr als 100.000 Einwohnern ermittelt. Daraus resultierte, dass der Hauptteil der befragten Personen entweder aus einer Großstadt stammt oder maximal bis 30 km entfernt wohnt. Einzig knapp über 10 Prozent gehören einem Ort an, der mehr als 30 km der Großstadt entlegen ist.



Über die Hälfte der Befragten gaben als höchsten Schulabschluss das (Fach-) Abitur oder einen akademischen Hochschulabschluss an. Weitere 30% besitzen laut ihrer Aussage einen Realschulabschluss.

Abbildung 33 Entfernung zur Großstadt (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

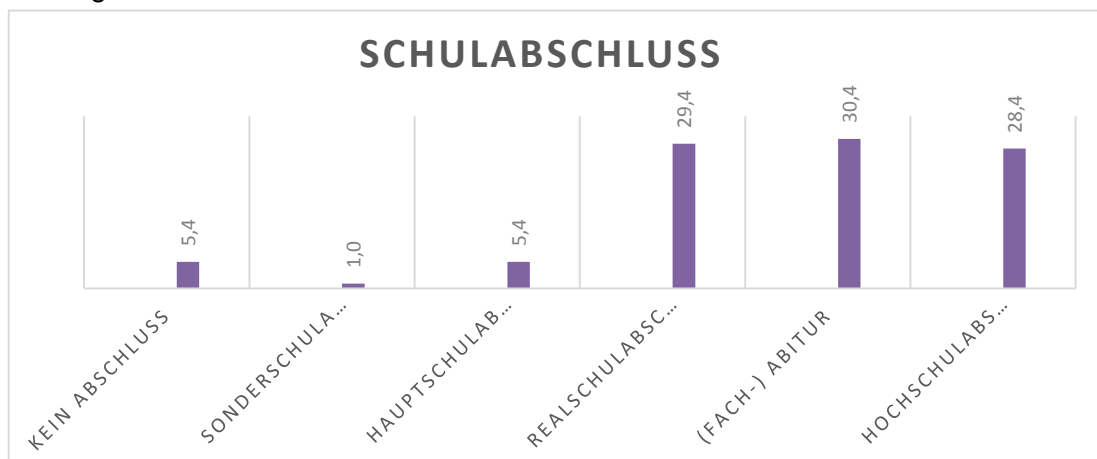


Abbildung 34 Schulabschluss (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Äußerst viele Teilnehmer sind entweder Schüler, Studenten oder stehen in einem Angestelltenverhältnis. Alle andersartigen Berufsstände sind relativ gleichwertig verteilt. Lediglich die Rentner und Selbstständigen können sich noch geringfügig absetzen.

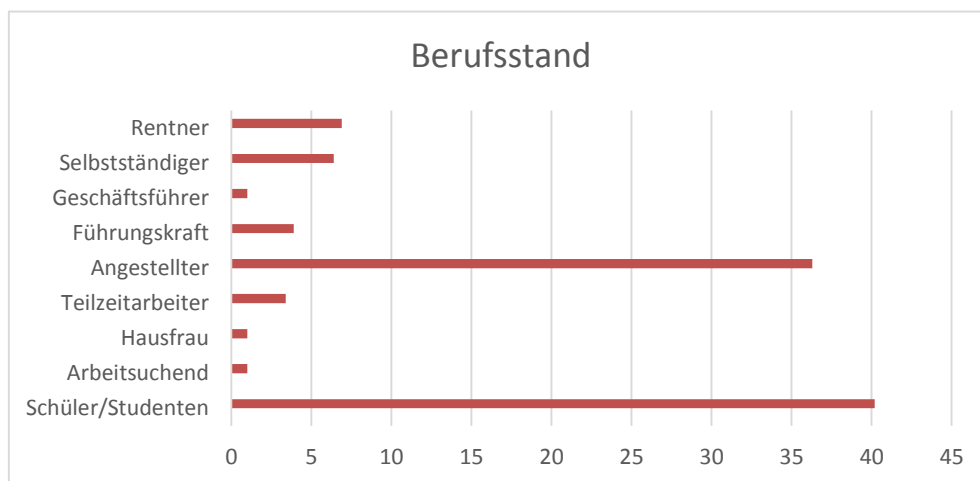


Abbildung 35 Berufsstand (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Gemäß den Behauptungen der Befragten ist knapp ein Viertel verheiratet und ein weiteres Viertel lebt in einer Partnerschaft. 40% gaben demgegenüber an Single zu sein. Dabei leben in 27,4% der Fälle Kinder im Haushalt. Insgesamt 13 Personen machten zu dieser Fragestellung keine Angaben.

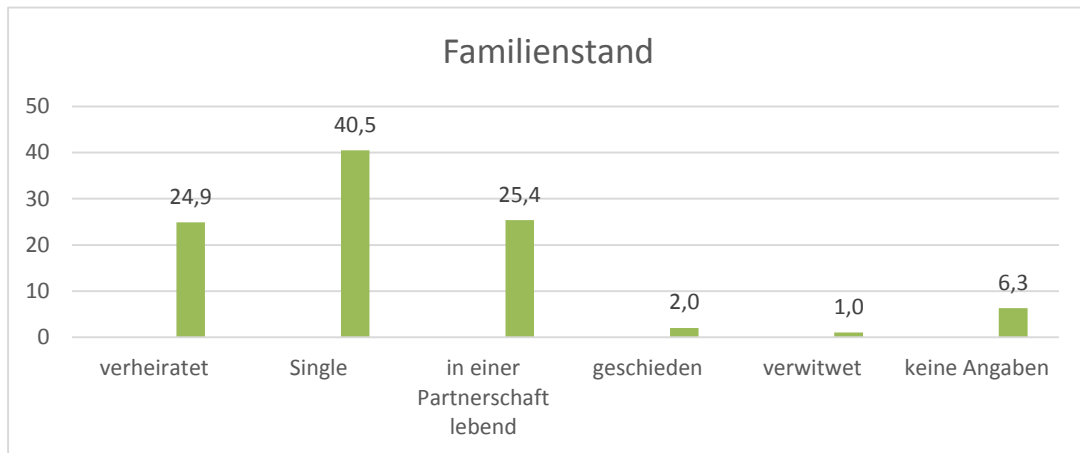


Abbildung 36 Familienstand (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

Zu dem monatlichen Nettoeinkommen hinterlegten 63 Personen keine Daten. Dies entspricht 30,6% aller Befragten. Etwa 15% der Teilnehmer verdienen unter 500 Euro im Monat. Knapp 25% erwerben jeden Monat zwischen 1.000 und 2.000 Euro. Eine geringe Gruppe von 18 Personen hat ein Nettoeinkommen über 3.000 Euro.

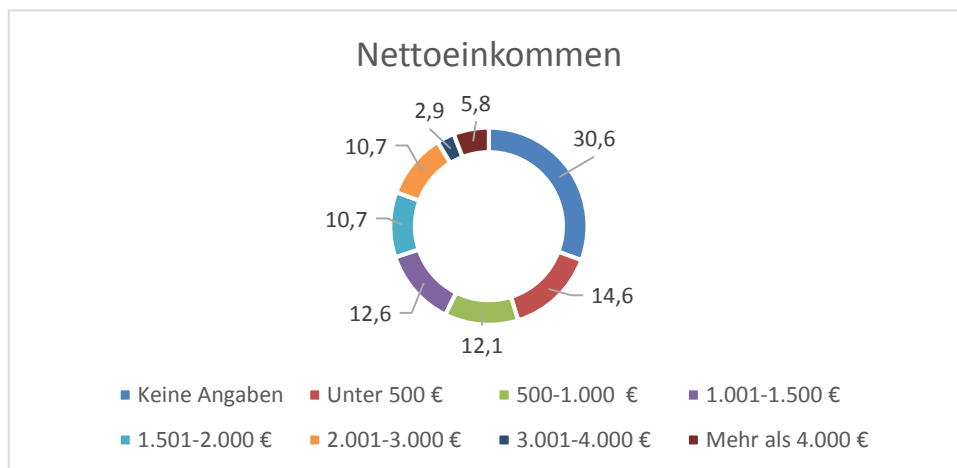


Abbildung 37 Nettoeinkommen (Quelle: eigene Darstellung und Erhebung 2014)

5.2.2 Bivariate Statistik

Ein Zusammenhang zwischen zwei Variablen mit einem x- und y- Wert kann entweder positiv oder negativ korreliert sein. Eine positive Korrelation sagt aus, dass große x-Werte großen y-Werten entsprechen. Bei einer negativen Korrelation hingegen steigt der y-Wert, sobald der x-Wert sinkt. Eine Maßzahl für die Eindeutigkeit des linearen Zusammenhangs ist der Korrelationskoeffizient r nach Bravais-Pearson. Dieser hat einen Wert von maximal +1 für eine extrem positive Korrelation bzw. minimal -1 für eine extrem negative Korrelation. Der Wert 0 drückt aus, dass kein linearer Zusammenhang besteht. Der Betrag r sinkt gegen 0, je geringer die lineare Verbindung zwischen den Merkmalen ausfällt.¹²⁵

Im Folgenden wird die Altersgruppe, der Familienstand, das Einkommen sowie die Relevanz der kurzen Reisedauer, der niedrigen Reisekosten und des Komforts mit der Variable der Fernbusnutzung in Relation gesetzt. Außerdem wird der Zusammenhang zwischen Berufstand und Fernbusnutzung, als auch die Auswirkungen der Entfernung zur nächstgelegenen Großstadt geprüft.

Es fällt bei der Altersgruppe auf, dass verstärkt junge Leute zwischen 19-25 Jahren den Fernbus nutzten. Diese Gruppe machte insgesamt 41,6% Prozent aus. Mit knapp über 20% folgt die Gruppe der bis 18 Jährigen Personen. Der Korrelationskoeffizient r beträgt hierbei 0,15, was bei mehreren Antwortoptionen einen zwar geringen, aber durchaus positiven linearen Zusammenhang vorweist.¹²⁶ Die nächste Kreuztabelle zeigt, dass überwiegend unverheiratete Personen bereits mit einem Fernbus gereist sind. Insbesondere sind es Singles, die mit 44,3% in der Variable Fernbusnutzung vertreten sind. Dahinter kristallisiert sich mit 30,7% die Gruppe der in einer Partnerschaft lebenden Personen heraus. Der Betrag r fällt ähnlich aus, wie bei der Altersgruppe. Demnach besteht wiederum ein geringer linearer Zusammenhang zwischen Familienstand und Nutzungsaffinität.¹²⁷ Haushalte, in denen Kindern leben, verzichten eher auf Fernbusreisen, als jene ohne Kinder.¹²⁸ Das Nettoeinkommen nimmt gemäß dem Korrelationskoeffizienten $r = 0,08$ kaum Einfluss auf die Nutzungsbereitschaft. Nichtsdestotrotz nahmen vorwiegend Personen mit geringeren Einkünften den neuen Verkehrsträger in Anspruch.¹²⁹

¹²⁵ vgl. Atteslander 2010, S. 266

¹²⁶ vgl. Anhang 2

¹²⁷ vgl. Anhang 3

¹²⁸ vgl. Anhang 4

¹²⁹ vgl. Anhang 5

Den höchsten Zusammenhang weist mit $r = 0,2$ die Einstellung zur kurzen Reisedauer und der bereits getätigten Nutzung auf. Personen, denen die Reisedauer überhaupt nicht wichtig oder nicht wichtig ist, reisten vermehrt mit dem Fernbus, als jene, denen eine kurze Reisedauer von hoher Wichtigkeit ist.¹³⁰ Die Kreuztabelle der niedrigen Reisekosten und Fernbusnutzung legt mit einem Korrelationswert von $-0,09$ dar, dass vor allem Teilnehmer, denen der Reisepreis nicht bedeutsam ist, auf Alternativen umsteigen. Mit steigender Relevanz des Fahrpreises steigt auch die Nutzungsaffinität eines Fernbusses.¹³¹ Ein ähnliches Verhalten ist auch bei der Relevanz des Komforts zu beobachten. Jene Personen, die darauf hohen Wert legen, reisen gehäuft mit alternativen Verkehrsmitteln. Der Verzicht auf Komfort fällt zwar vergleichsweise gering aus, dennoch haben diese Personen im Verhältnis den Fernbus stärker genutzt. Ein linearer Zusammenhang ist mit einem Wert von $0,14$ durchaus geringfügig gegeben.¹³² Die Kreuztabelle der Relation zwischen Berufsstand und Fernbusnutzung verdeutlicht, dass primär Schüler, Studenten und Angestellte eine Fernbusfahrt buchten. Nahezu keine anderen Berufsgruppen nutzten bisher den Fernbus. Immerhin verreisten knapp 43% aller Personen, die angaben in Rente zu sein, mit dem Fernbus. Die Maßzahl des Zusammenhangs r nach Pearson liegt wiederum bei knapp $0,15$.¹³³ Die abschließende Beziehung zwischen der Entfernung zu einer Großstadt und der Fernbusnutzung weist hingegen kaum einen Zusammenhang vor. Der Wert beträgt hierbei $-0,05$. Mit knapp über 50% reisen überwiegend Personen mit einem Fernbus, die zwischen 11 km und 30 km entfernt wohnen. Danach folgen diejenigen, die direkt in einer Großstadt leben.¹³⁴

¹³⁰ vgl. Anhang 6

¹³¹ vgl. Anhang 7

¹³² vgl. Anhang 8

¹³³ vgl. Anhang 9

¹³⁴ vgl. Anhang 10

6 Fazit & Ausblick

Diese Bachelorarbeit hat gezeigt, dass nach nur knapp eineinhalb Jahren nach der Liberalisierung des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs sich die Fernbusse längst auf dem deutschen Fernbusmarkt etabliert haben. Inzwischen hat sich die Qualität der Busanbieter stark verbessert und das jeweilige dazugehörige Streckennetz enorm ausgeweitet. Weitere Linien, sogar ein Nachtfernbusliniennetz sind für die nahe Zukunft bereits genehmigt und in Planung. Demnach stoßen sie auch in Deutschland bereits auf hohe Akzeptanz, was sich zusätzlich in der Befragung mit über 40%iger Fernbusnutzung widerspiegelt. Mit insgesamt neun Millionen Reisenden im vergangenen Jahr 2013, mit steigender Tendenz auf wöchentlich über 8.000 Abfahrten verlagert sich der innerdeutsche Fernverkehr schrittweise immer mehr auf die Straße. Dieses dynamische Wachstum wurde von vielen Experten sowie der Deutschen Bahn zunächst nicht für möglich gehalten und deutlich unterschätzt. Der Deutschen Bahn drohen sogar erhebliche Fahrgeldeinbußen in Höhe von 40 Millionen Euro im Jahr 2013 durch die neue Konkurrenz.¹³⁵ Sofern die Busunternehmen das derzeitige geringe Preisniveau halten und damit ihre Kosten decken können, könnte die Deutsche Bahn dazu gezwungen sein, weitere Sparangebote zu offerieren oder ihre Ticketpreise allgemein zu senken. Mittlerweile hat die Bahn bereits auf der stark frequentierten Strecke Berlin-Hamburg mit einem neueingeführten Nahverkehrszug für 19,90 Euro auf die konkurrierenden Verkehrsträger reagiert. Dieser benötigt zwar mehr Zeit als der ICE für 78 Euro, ist aber stattdessen deutlich günstiger. Die Fernbuspreise liegen im Vergleich bei etwa 15 Euro.¹³⁶ Insbesondere junge Leute, aber auch die Personengruppe der über 60 Jährigen profitieren von dem Wegfall der Restriktionen und bevorzugen hauptsächlich auf Strecken bis zu 500 km das neue Fernbusangebot. Der größte Vorteil des Fernbusses liegt, wie zu erwarten war, in den günstigen Reisepreisen. Demgegenüber steht als größter Nachteil die lange Fahrzeit. Die Busanbieter können lediglich dann nachhaltig am deutschen Fernverkehrsmarkt agieren und sich gegenüber der Bahn langfristig durchsetzen, soweit die kostengünstigen Fahrpreise gehalten werden können. Ausschlaggebender Grund dafür ist eine weiter bestehende Ausnahmeregelung der Maut. Sollte eine solche auch für Fernbusse eingeführt werden, müssten die Ticketpreise voraussichtlich um 20% steigen.¹³⁷ Dies würde die Attraktivität drastisch senken und könnte bereits nach eineinhalb Jahren das Aus für etliche Busunternehmen bedeuten.

¹³⁵ vgl. Zeit Online GmbH 03/2014, www.zeit.de, Zugriff v. 11.06.2014

¹³⁶ vgl. ebd., Zugriff v. 11.06.2014

¹³⁷ vgl. Vetter 04/2014, www.merkur-online.de, Zugriff v. 11.06.2014

Literaturverzeichnis

Bücher:

Aberle, Gerd: Transportwirtschaft. Einzelwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Grundlagen. 5. Auflage. München 2009.

Berekoven, Ludwig/ Eckert, Werner/ Ellenrieder, Peter: Marktforschung. Methodische Grundlagen und praktische Anwendung. 12. Auflage. Wiesbaden 2009.

Diehlmann, Jens/ Häcker, Joachin: Automobilmanagement. 2. Auflage. München 2012.

Diez, Willi / Reindl, Stefan/ Brachat, Hannes: Grundlagen der Automobilwirtschaft. Das Standardwerk der Automobilbranche. 5. Auflage. München 2012.

Freyer, Walter: Tourismus. Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie. 10. Auflage. München 2011.

Groß, Sven: Tourismus und Verkehr. Grundlagen, Marktanalyse und Strategien von Verkehrsunternehmen. München 2011.

Kromrey, Helmut: Empirische Sozialforschung. Modelle & Methoden der standardisierten Datenerhebung und Datenauswertung. 12. Auflage. Stuttgart 2009.

Schnell, Rainer/ Hill, Paul/ Esser, Elke: Methoden der empirischen Sozialforschung. 10. Auflage. München 2013.

Schrand, Axel: Bustouristik-Marketing. In: Roth, Peter/ Schrand, Axel (Hrsg.): Touristikmarketing. 4. Auflage. München 2003, Seite 211 – 230.

Sellmann, Klaus-Albrecht/ Zuck, Holger: Personenbeförderungsrecht. Personenbeförderungsgesetz mit Freistellungs-Verordnung, BOKraft, Berufszugangsverordnung, VO (EG) Nr. 1370/2007 sowie weiteren EU-Vorschriften und nationalen Nebenbestimmungen. 4. Auflage. München 2013.

Thielsch, Meinald/ Weltzin, Simone: Online Befragung in der Praxis. In: Thielsch, Meinald/ Brandenburg, Torsten (Hrsg.): Praxis der Wirtschaftspsychologie. Themen und Fallbeispiele für Studium und Anwendung. Münster 2009, Seite 69 – 85.

Xanke, Peter: Praxiskommentar Straßenverkehrsrecht. Straßenverkehrsgesetz, Straßenverkehrsordnung, Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, Fahrzeug-Zulassungsverordnung, Fahrerlaubnis-Verordnung, Bußgeldkatalog, StGB, StPO, BGB in Auszügen. Münster 2009.

Fachzeitschriften:

Burgert, Thomas: Bustouristik im Aufwind. In: Busplaner. Strategie Touristik Technik, Nr. 04/2014, Seite 6.

Burgert, Thomas: Fernbus hellt die Stimmung auf. In: Busplaner. Strategie Touristik Technik, Nr. 04/2014, Seite 17.

Rogge, Nicole/ Schröter, Matthias: Verkehrsträger nicht ausspielen. In: Omnibusrevue. Besser in Management, Technik, Touristik, Nr. 05/2014, Seite 18.

Schindler, Dietmar: Bundesrat beschließt Novelle des Personenbeförderungsgesetzes. In: Verkehrsmanager. Fernbusse : Deutsche Bahn AG, Nr. 06/2012, Seite 7.

Schindler, Dietmar: Die Bastion ist gefallen: Fernbusse fahren in Konkurrenz zur Deutschen Bahn AG. In: Verkehrsmanager. Fernbusse : Deutsche Bahn AG, Nr. 06/2012, Seite 5.

Internet:

Becher, Pierre: 1 Jahr Fernbusmarkt. Hauptverbindungen und Drehkreuze, http://blog.fahrtenfuchs.de/wp-content/uploads/2014/02/1402112_1-Jahr-Fernbusmarkt.pdf, Zugriff vom 27.05.2014.

Berlin Linien Bus GmbH: Zunehmende Bedeutung des Standortfaktors „Fernbushaltestellen“ für Kommunen – berlinlinienbus.de gibt die Ergebnisse der internen Standortanalyse bekannt, Pressemitteilung vom 12.05.2014, https://www.berlinlinienbus.de/kontakt/presse_beaetrague/berlinlinienbus.dePresseinformation12.05.2014.pdf, Zugriff vom 29.05.2014.

Böll, Sven: Fernbusnetz: Die Bahn spürt die neue Billigkonkurrenz, <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/die-deutsche-bahn-weitet-ih-fernbusnetz-aus-a-907118.html>, Zugriff vom 31.05.2014.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Bundeskabinett beschließt Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs, Pressemitteilung vom 03.08.2011, http://www.bmvi.de//SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2011/161-ramsauer-fernbusse.html?linkToOver-view=DE%252FPresse%252FPressemitteilungen%252Fpressemitteilungen_node.html%253Fgt p%253D36166_list%2525253D1%2523id69580, Zugriff vom 20.05.2014.

Bundesrat: Fernreisen künftig auch mit Linienbussen möglich, <http://www.bundesrat.de/SharedDocs/pm/2012/160-2012.html?nn=4374836>, Zugriff vom 20.05.2014.

Bundesverband PRO BAHN e.V.: Fernbusse müssen zuverlässig fahren!, Pressemitteilung vom 24.04.2013, http://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=86, Zugriff vom 31.05.2014.

Bundesverwaltungsgericht: BVerwG 3 C 14.09, <http://www.bverwg.de/entscheidungen/entscheidung.php?ent=240610U3C14.09.0>, Zugriff vom 20.05.2014.

DB Mobility Logistics AG: Gewohnte Qualität, modernisiertes Erscheinungsbild. Berlinlinienbus.de erneuert Markenauftritt, Pressemitteilung vom 25.09.2013, http://www.deutsche-bahn.com/de/presse/presseinformationen/pi_p/4517288/p20130925.html, Zugriff vom 29.05.2014.

DB Mobility Logistics AG: Neu: IC Bus zwischen München und Freiburg mit Zwischenhalt in Ravensburg oder Friedrichshafen, Pressemitteilung vom 26.09.2013, http://www.deutsche-bahn.com/de/presse/pi_regional/4521386/by20130926.html?hl=der%20neue%20ic%20bus, Zugriff vom 31.05.2014.

DeinBus.de GmbH: Eine Fernbuslinie durch die Universitätsstädte: DeinBus.de startet neue Verbindung nach Hamburg, Pressemitteilung vom 16.05.2014, https://www.deinbus.de/presse/PM_2014-05-16_neue_Linie_ab_Marburg_nach_Hamburg.pdf, Zugriff vom 30.05.2014.

DeinBus.de GmbH: Junges Internetunternehmen mischt den Fernbus-Markt auf, Pressemitteilung vom 22.06.2010, http://www.deinbus.de/presse/2010-06-21_Vorstellung_PM.pdf, Zugriff vom 30.05.2014.

DeinBus.de GmbH: Zusammen fährt man weniger allein, <https://www.deinbus.de/ueberuns/partnerschaft-busunternehmen.php>, Zugriff vom 30.05.2014.

Deutsche Bahn AG: Bequem und günstig ans Ziel – mit dem IC Bus, <http://www.bahn.de/p/view/angebot/fernverkehrsmittel/ic-bus.shtml>, Zugriff vom 31.05.2014.

Deutsche Post Mobility GmbH: ADAC Postbus – Der Bus für Deutschland, <https://www.adac-postbus.de/Unternehmen-und-Partner/>, Zugriff vom 31.05.2014.

Deutsche Post Mobility GmbH: AGB & BBB, <https://www.adac-postbus.de/AGB-BBB>, Zugriff vom 08.05.2014.

Deutsche Post Mobility GmbH: Der ADAC Postbus rollt: ADAC und Deutsche Post schlagen neues Kapitel der Mobilitätsgeschichte auf, Pressemitteilung vom 09.10.2014, https://www.adac-postbus.de/out/pictures/wysiwig-pro/pdf/PM_ADAC_Postbus_Marktstart.pdf, Zugriff vom 31.05.2014.

Deutsche Touring GmbH: Eurolines – Dein Fernbus für ganz Europa, <http://www.eurolines.de/de/unternehmen/>, Zugriff vom 30.05.2014.

Deutsche Touring GmbH: Eurolines – Dein Fernbus für ganz Europa, <http://www.eurolines.de/de/unternehmen/daten-zahlen-fakten/>, Zugriff vom 30.05.2014.

Deutsche Touring GmbH: Eurolines – Dein Fernbus für ganz Europa, <http://www.eurolines.de/de/unternehmen/unsere-beteiligungen/>, Zugriff vom 30.05.2014.

FlixBus GmbH: Das Fernbusunternehmen FlixBus, <https://www.flixbus.de/unternehmen>, Zugriff vom 31.05.2014.

FlixBus GmbH: FlixBus ist Bayerns bestes StartUp, Pressemitteilung vom 27.05.2014, https://www.flixbus.de/data/Pressemitteilungen/140527_PM_Bayerischer%20Gruenderpreis%202014_.pdf, Zugriff vom 31.05.2014.

Gräber, Berit: Fernbus-Reisen. Hin und weg, <http://www.sueddeutsche.de/geld/fernbus-reisen-hin-und-weg-1.1849048>, Zugriff vom 30.04.2014.

Gütegemeinschaft Buskomfort e.V.: Der Bus – das umweltfreundlichste Verkehrsmittel, <http://www.buskomfort.de/zahlen-und-fakten/umwelt>, Zugriff vom 23.05.2014.

Gütegemeinschaft Buskomfort e.V.: Die Klassifizierungskriterien, <http://www.buskomfort.de/guetezeichen-ral-buskomfort>, Zugriff vom 23.05.2014.

Gütegemeinschaft Buskomfort e.V.: Die Sicherheit im Reisebus, <http://www.buskomfort.de/zahlen-und-fakten/sicherheit/38>, Zugriff vom 23.05.2014.

IGES Institut GmbH: Bahnkunden und Autofahrer lassen Fernbusmarkt wachsen, Pressemitteilung vom 07.04.2014, http://www.iges.de/presse07/fernbus/index_ger.html, Zugriff vom 30.04.2014.

Knobel, Rüdiger: Fernbusliniennetz (National), <http://blog.fahrtenfuchs.de/wp-content/uploads/2013/10/Simplex-Fernbus-Fahrplan-2014-05.pdf>, Zugriff vom 27.05.2014.

Krummheuer, Eberhard: Deutsche Bahn verkauft Bus-Tochter, <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-dienstleister/keine-nennung-des-kaufpreises-deutsche-bahn-verkauft-bus-tochter/2492892.html>, Zugriff vom 30.05.2014.

MeinFernbus GmbH: Fahr grün!, <http://meinfernbus.de/uber-uns/fahrgruen.html>, Zugriff vom 30.05.2014.

MeinFernbus GmbH: Liniennetz, <http://meinfernbus.de/unser-angebot/liniennetz>, Zugriff vom 27.05.2014.

MeinFernbus GmbH: MeinFernbus steht vor größter Netzerweiterung seit Gründung – Marktführer sorgt für größten Angebotsaus der Fernbus-Branche seit der Liberalisierung des Fernbusmarktes, Pressemitteilung vom 19.03.2014, http://meinfernbus.de/downloads/homepage/PI_MeinFernbus_Wachstum_17_17032014_lower.pdf, Zugriff vom 30.05.2014.

MeinFernbus GmbH: Unsere 60 Buspartner, http://meinfernbus.de/uber-uns/unsere_buspartner.html, Zugriff vom 23.05.2014.

MeinFernbus GmbH: Unternehmen, <http://meinfernbus.de/uber-uns/unternehmen.html>, Zugriff vom 30.05.2014.

National Express Germany GmbH: AGB Linienverkehr, <https://www.city2city.de/terms-of-carriage>, Zugriff vom 08.05.2014.

National Express Germany GmbH: Ein Jahr auf dem Fernbusmarkt – city2city setzt Wachstumsstrategie fort, Pressemitteilung von 03.04.2014, <https://www.city2city.de/documents/10180/48546/1Jahrcity2city>, Zugriff vom 31.05.2014.

n-tv Nachrichtenfernseher GmbH: Kostengünstiger als die Bahn, <http://www.n-tv.de/wirtschaft/Immer-mehr-fahren-mit-dem-Fernbus-article12679846.html>, Zugriff vom 10.06.2014.

n-tv Nachrichtenfernseher GmbH: Staatskonzern verliert Millionen, <http://www.n-tv.de/wirtschaft/Billig-Busse-aergern-die-Bahn-article12525156.html>, Zugriff vom 10.06.2014.

RDA Internationaler Bustouristik Verband e.V.: Klima schonen – Bus reisen. Die Umweltverträglichkeit des Reisebusses, <http://www.rda.de/service/fachinformationen/bus-und-umwelt.html>, Zugriff vom 27.05.2014.

Schwartz, Hans: Berlin Linien Bus. Wilde Lausbuben nach vorne, <http://www.tagesspiegel.de/weltspiegel/reise/berlin-linien-bus-wilde-lausbuben-nach-vorne/7108912.html>, Zugriff vom 29.05.2014.

Statistisches Bundesamt: 2013: 79% der Personen ab zehn Jahren nutzen das Internet, https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/EinkommenKonsumLebensbedingungen/ITNutzung/Aktuell_ITNutzung.html, Zugriff vom 09.05.2014.

Statistisches Bundesamt: 2013: Beteiligte und Verunglückte, <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/Ge-toeteteFahrzeugart.html>, Zugriff vom 23.05.2014.

Statistisches Bundesamt: 2013: Busse und Bahnen mit neuem Fahrgastrekord, Pressemitteilung vom 07.04.2014, https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2014/04/PD14_127_461.html, Zugriff vom 30.04.2014.

Statistisches Bundesamt: Schienenverkehrsunfälle, <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/Eisenbahnunfaelle.html>, Zugriff vom 12.06.2014.

Verkehrsclub Deutschland e.V.: Position Fernlinienbusse, http://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/redakteure_2010/themen/Fernlinienbusse/20100621_Position_Fernlinienbusse.pdf, Zugriff vom 29.05.2014.

Veolia Verkehr GmbH: Freie Fahrt für Fernbusse – ein ergänzendes Angebot, <https://www.yumpu.com/de/document/view/3469661/freie-fahrt-fur-fernbuslinien-in-deutschland-ein-veolia-verkehr>, Zugriff vom 19.05.2014.

Vetter, Philipp: Maut könnte das Aus für Fernbusse bedeuten, <http://www.merkur-online.de/aktuelles/politik/maut-koennte-fernbusse-aus-bedeuten-3452990.html>, Zugriff vom 11.06.2014.

Zeit Online GmbH: Fernbus-Konkurrenz kostet Bahn Millionen, <http://www.zeit.de/mobilitaet/2014-03/bahn-fernbusse-konkurrenz-gewinn>, Zugriff vom 11.06.2014.

Anhang

Anhang 1	Online Befragung.....	XVII
Anhang 2	Zusammenhang Altersgruppe und Fernbusnutzung.....	XXXV
Anhang 3	Zusammenhang Familienstand und Fernbusnutzung.....	XXXVI
Anhang 4	Zusammenhang Kinder im Haushalt und Fernbusnutzung.....	XXXVIII
Anhang 5	Zusammenhang Nettoeinkommen und Fernbusnutzung.....	XXXIX
Anhang 6	Zusammenhang Relevanz kurze Reisedauer und Fernbusnutzung.....	XLI
Anhang 7	Zusammenhang Relevanz niedrige Reisekosten und Fernbusnutzung....	XLIII
Anhang 8	Zusammenhang Relevanz hoher Komfort und Fernbusnutzung.....	XLV
Anhang 9	Zusammenhang Berufstand und Fernbusnutzung.....	XLVII
Anhang 10	Zusammenhang Entfernung zur Großstadt und Fernbusnutzung.....	XLIX

Anhang 1: Online Befragung (erstellt mit Hilfe des Softwarepakets SoSci Survey)

5.6.2014

Fragebogen



0% ausgefüllt

Herzlich Willkommen zur Online Befragung zum Thema "Fernreiseverhalten innerhalb Deutschlands"

Vielen Dank für Ihr Interesse und dass Sie sich die Zeit nehmen an dieser Befragung teilzunehmen.

Seit dem 01.01.2013 sind auf den deutschen Straßen vermehrt Fernbusse zu sehen. Der Grund dafür ist eine Abänderung des Personenbeförderungsgesetzes. Im Folgenden geht es um das Fernreiseverhalten im Allgemeinen und speziell im Fernbusbereich.

Die Bearbeitung des Fragebogens dauert etwa 5 – 10 Minuten. Die Daten werden anonym erfasst, streng vertraulich behandelt und dienen ausschließlich für wissenschaftliche Forschungszwecke.

Das Mindestalter für die Teilnahme beträgt 16 Jahren.

Viel Freude beim Ausfüllen des Fragebogens!

Mit besten Grüßen,

Maximilian Hatteier

[Weiter](#)[Befragung unterbrechen](#)[Abbrechen und alle Angaben löschen](#)

[Maximilian Hatteier](#), maximilian.hatteier@campusm21.de, Landsbergerstraße 6e, 82205 Gilching,
Hochschule Mittweida - University of applied sciences - 2014

5.6.2014

Fragebogen



8% ausgefüllt

Zu Beginn werden Ihnen Fragen zum allgemeinen Fernreiseverhalten gestellt. Dazu zählen alle zurückgelegten Strecken über eine Distanz von 50 Km.

1. Haben Sie in den letzten sechs Monaten eine Fernfahrt über 50 Km Distanz innerhalb Deutschlands unternommen?

Pendelfahrten zur Arbeitsstelle/ Ausbildungsstätte ausgeschlossen

- ☐ ja
☐ nein

[Zurück](#)

Filterfrage 1

[Weiter](#)[Befragung unterbrechen](#)[Abbrechen und alle Angaben löschen](#)

[Maximilian Hatteier](#), maximilian.hatteier@campusm21.de, Landsbergerstraße 6e, 82205 Gilching,
Hochschule Mittweida - University of applied sciences - 2014

1. Haben Sie in den letzten sechs Monaten eine Fernfahrt über 50 Km Distanz innerhalb Deutschlands unternommen?

Pendelfahrten zur Arbeitsstelle/ Ausbildungsstätte ausgeschlossen

- ☒ ja
☐ nein

Zurück

Weiter

5.6.2014

Fragebogen



17% ausgefüllt

2. Wie viele Fahrten haben Sie absolviert? (Bsp. Eine Reise von München nach Frankfurt und zurück wird als 2 Fahrten gezählt)

[Bitte auswählen] ▼

3. Was ist Ihr häufigstes Reisemotiv?

Mehrere Antworten möglich

- ☐ Tagesausflug
☐ Städtereise / Kurzreise (max. 3-4 Nächte)
☐ Urlaubsreise (über 4 Nächte)
☐ Geschäftsreise
☐ Verwandtenbesuch
☐ Freundebesuch
☐ Eventreise (Musicalbesuch, Konzertbesuch, Stadionbesuch,...)
☐ Abholung eines Bekannten

4. Mit wieviel Personen reisen Sie im Durchschnitt?

Ggf. Alter der Kinder mit Komma abtrennen

- ☐ alleine
☐ zu zweit
☐ zu dritt – viert
☐ zu fünf – sechs
☐ zu mehr als sechs Personen
☐ Ggf. Alter der Kinder Jahre

5. Stand Ihnen für Ihre Reise ein eigenes Fahrzeug zur Verfügung?

- ☐ ja, mein eigenes
☐ Ich habe zwar kein eigenes, aber stets Zugang zu einem
☐ hin und wieder
☐ nie

Zurück

Weiter

Befragung unterbrechen

Abbrechen und alle Angaben löschen

1. Haben Sie in den letzten sechs Monaten eine Fernfahrt über 50 Km Distanz innerhalb Deutschlands unternommen?

Pendelfahrten zur Arbeitsstelle/ Ausbildungsstätte ausgeschlossen

- ☐ ja
☒ nein

Zurück

Weiter

5.6.2014

Fragebogen



25% ausgefüllt

6. Mit welchem Verkehrsträger reisen Sie innerhalb Deutschlands am liebsten?

[Bitte auswählen] ▼

7. Wie wichtig sind Ihnen folgende Eigenschaften für eine Reise über 50 Km innerhalb Deutschlands?

	sehr wichtig	wichtig	mehr oder minder wichtig	nicht wichtig	überhaupt nicht wichtig
Pünktlichkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zuverlässigkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
hoher Komfort	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kurze Reisedauer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
niedrige Reisekosten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
freundlicher Service/Personal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
direkte Verbindung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
hohe Sicherheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umweltfreundliches Reisen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Entertainment Programm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
W-Lan/Internetzugang	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Frequenz der Abfahrtszeiten/Flugzeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8. Wenn Sie nicht mit ihrem eigenen PKW reisen, wann buchen Sie im Schnitt ihr Reise?

[Bitte auswählen] ▼

Zurück

Filterfrage 2

Weiter

Befragung unterbrechen

Abbrechen und alle Angaben löschen

4. Wenn Sie nicht mit ihrem eigenen PKW reisen, wann buchen Sie im Schnitt ihr Reise?

[Bitte auswählen] ▼

[Bitte auswählen]
 Direkt am Reisetag
 bis zu einer Woche zuvor
 bis 2 Wochen zuvor
 3 – 4 Wochen zuvor
 1 – 2 Monate zuvor
 Mehr als 2 Monate zuvor
 Ich fahre immer selber/ Ich mache nie eine Reise über 50 Km

5.6.2014

Fragebogen



33% ausgefüllt

9. Welche Möglichkeit würden Sie voraussichtlich wählen ? (Strecke bis 250 km) [Stuttgart-Frankfurt]

Anreisetage jeweils Montags, Quelle: bahn.de, Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de

Sie buchen direkt am Reisetag

- ☐ Bahn [47 € / 1:35 h]
- ☐ Bus [11 € / 2:55 h]
- ☐ Flug [101,85 € / 0:50 h]

10. Welche Möglichkeit würden Sie voraussichtlich wählen ? (Strecke 251 – 500 km) [Nürnberg-Berlin]

Anreisetage jeweils Montags, Quelle: bahn.de, Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de

- ☐ Bahn [100 € / 4:46 h]
- ☐ Bus [25 € / 5:30 h]
- ☐ Flug [149 € / 1:00 h]

11. Welche Möglichkeit würden Sie voraussichtlich wählen ? (Strecke ab 501 km) [München-Hamburg]

Anreisetage jeweils Montags, Quelle: bahn.de, Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de

- ☐ Bahn [142 € / 5:43 h]
- ☐ Bus [34,50 € / 10:25 h]
- ☐ Flug [96,31 € / 1:20 h]

5.6.2014

Fragebogen



33% ausgefüllt

9. Welche Möglichkeit würden Sie voraussichtlich wählen ? (Strecke bis 250 km) [Stuttgart-Frankfurt]

Anreisetage jeweils Montags, Quelle: bahn.de, Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de

Sie buchen bis zu einer Woche im Voraus

- ☐ Bahn [29 € / 1:35 h]
- ☐ Bus [9 € / 2:55 h]
- ☐ Flug [137 € / 1:12 h]

10. Welche Möglichkeit würden Sie voraussichtlich wählen ? (Strecke 251 – 500 km) [Nürnberg-Berlin]

Anreisetage jeweils Montags, Quelle: bahn.de, Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de

- ☐ Bahn [79 € / 5:01 h]
- ☐ Bus [15 € / 5:25 h]
- ☐ Flug [69,99 € / 1:00 h]

11. Welche Möglichkeit würden Sie voraussichtlich wählen ? (Strecke ab 501 km) [München-Hamburg]

Anreisetage jeweils Montags, Quelle: bahn.de, Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de

- ☐ Bahn [95 € / 5:47 h]
- ☐ Bus [28 € / 10:25 h]
- ☐ Flug [136,31 € / 1:20 h]

[Zurück](#)[Weiter](#)[Befragung unterbrechen](#)[Abbrechen und alle Angaben löschen](#)

5.6.2014

Fragebogen



33% ausgefüllt

9. Welche Möglichkeit würden Sie voraussichtlich wählen ? (Strecke bis 250 km) [Stuttgart-Frankfurt]

Anreisetage jeweils Montags, Quelle: bahn.de, Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de

Sie buchen bis zu zwei Wochen im Voraus

- ☐ Bahn [29 € / 1:35 h]
- ☐ Bus [11 € / 2:55 h]
- ☐ Flug [137 € / 1:12 h]

10. Welche Möglichkeit würden Sie voraussichtlich wählen ? (Strecke 251 – 500 km) [Nürnberg-Berlin]

Anreisetage jeweils Montags, Quelle: bahn.de, Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de

- ☐ Bahn [79 € € / 4:45 h]
- ☐ Bus [18 € / 5:25 h]
- ☐ Flug [59,99 € / 1:00 h]

11. Welche Möglichkeit würden Sie voraussichtlich wählen ? (Strecke ab 501 km) [München-Hamburg]

Anreisetage jeweils Montags, Quelle: bahn.de, Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de

- ☐ Bahn [95 € / 5:47 h]
- ☐ Bus [28 € / 10:25 h]
- ☐ Flug [88,54 € / 1:20 h]

[Maximilian Hatteier](#), maximilian.hatteier@campusm21.de, Landsbergerstraße 6e, 82205 Gilching,
Hochschule Mittweida - University of applied sciences - 2014

5.6.2014

Fragebogen



33% ausgefüllt

9. Welche Möglichkeit würden Sie voraussichtlich wählen ? (Strecke bis 250 km) [Stuttgart-Frankfurt]

Anreisetage jeweils Montags, Quelle: bahn.de, Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de

Sie buchen bis zu vier Wochen im Voraus

- ☐ Bahn [25 € / 1:35 h]
- ☐ Bus [11 € / 2:55 h]
- ☐ Flug [119,50 € / 0:50 h]

10. Welche Möglichkeit würden Sie voraussichtlich wählen ? (Strecke 251 – 500 km) [Nürnberg-Berlin]

Anreisetage jeweils Montags, Quelle: bahn.de, Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de

- ☐ Bahn [69 € / 4:45 h]
- ☐ Bus [18 € / 4:55 h]
- ☐ Flug [39,99 € / 1:00 h]

11. Welche Möglichkeit würden Sie voraussichtlich wählen ? (Strecke ab 501 km) [München-Hamburg]

Anreisetage jeweils Montags, Quelle: bahn.de, Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de

- ☐ Bahn [75 € / 5:47 h]
- ☐ Bus [28 € / 10:25 h]
- ☐ Flug [76,31 € / 1:20 h]

[Zurück](#)[Weiter](#)[Befragung unterbrechen](#)[Abbrechen und alle Angaben löschen](#)

5.6.2014

Fragebogen



33% ausgefüllt

9. Welche Möglichkeit würden Sie voraussichtlich wählen ? (Strecke bis 250 km) [Stuttgart-Frankfurt]

Anreisetage jeweils Montags, Quelle: bahn.de, Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de

Sie buchen bis zu zwei Monaten im Voraus

- ☐ Bahn [19 € / 1:35 h]
- ☐ Bus [11 € / 2:55 h]
- ☐ Flug [101,85 € / 0:50 h]

10. Welche Möglichkeit würden Sie voraussichtlich wählen ? (Strecke 251 – 500 km) [Nürnberg-Berlin]

Anreisetage jeweils Montags, Quelle: bahn.de, Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de

- ☐ Bahn [55 € / 4:45 h]
- ☐ Bus [18 € / 5:25 h]
- ☐ Flug [39,99 € / 1:00 h]

11. Welche Möglichkeit würden Sie voraussichtlich wählen ? (Strecke ab 501 km) [München-Hamburg]

Anreisetage jeweils Montags, Quelle: bahn.de, Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de

- ☐ Bahn [55 € / 5:57 h]
- ☐ Bus [27 € / 11:35 h]
- ☐ Flug [76,31 € / 1:20 h]

[Zurück](#)[Weiter](#)[Befragung unterbrechen](#)[Abbrechen und alle Angaben löschen](#)

5.6.2014

Fragebogen



33% ausgefüllt

9. Welche Möglichkeit würden Sie voraussichtlich wählen ? (Strecke bis 250 km) [Stuttgart-Frankfurt]

Anreisetage jeweils Montags, Quelle: bahn.de, Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de

Sie buchen mehr als zwei Monate im Voraus

- ☐ Bahn [19 € / 1:35 h]
☐ Bus [11 € / 2:55 h]
☐ Flug [83,85 € / 0:50 h]

10. Welche Möglichkeit würden Sie voraussichtlich wählen ? (Strecke 251 – 500 km) [Nürnberg-Berlin]

Anreisetage jeweils Montags, Quelle: bahn.de, Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de

- ☐ Bahn [59 € / 4:45 h]
☐ Bus [18 € / 5:25 h]
☐ Flug [77,58 € / 1:00 h]

11. Welche Möglichkeit würden Sie voraussichtlich wählen ? (Strecke ab 501 km) [München-Hamburg]

Anreisetage jeweils Montags, Quelle: bahn.de, Fahrtenfuchs.de, Billigfluege.de

- ☐ Bahn [55 € / 5:57 h]
☐ Bus [27 € / 11:35 h]
☐ Flug [68,54 € / 1:20 h]

Zurück

Weiter

Befragung unterbrechen

Abbrechen und alle Angaben löschen

5.6.2014

Fragebogen



42% ausgefüllt

12. Wenn Sie an Fernbusse denken – Welche Busanbieter fallen Ihnen als erstes ein?

13. Gefällt Ihnen zusammenfassend die Liberalisierung des Fernverkehrmarktes in Deutschland?

- ☐ ja, gefällt mir sehr gut
- ☐ nein, ich finde sie nicht gut
- ☐ die Veränderungen interessieren mich nicht
- ☐ ich weiß es nicht

[Zurück](#)[Weiter](#)[Befragung unterbrechen](#)[Abbrechen und alle Angaben löschen](#)

[Maximilian Hatteier](#), maximilian.hatteier@campusm21.de, Landsbergerstraße 6e, 82205 Gilching,
Hochschule Mittweida - University of applied sciences - 2014

5.6.2014

Fragebogen



50% ausgefüllt

Im folgenden Teil dieser Umfrage geht es rund um das Thema Fernbuslinienverkehr.

14. Sind Sie schon einmal mit einem Fernbus mitgefahren?

- ☐ ja
☐ nein

[Zurück](#)

Filterfrage 3

[Weiter](#)[Befragung unterbrechen](#)[Abbrechen und alle Angaben löschen](#)

[Maximilian Hatteier](#), maximilian.hatteier@campusm21.de, Landsbergerstraße 6e, 82205 Gilching,
Hochschule Mittweida - University of applied sciences - 2014

14. Sind Sie schon einmal mit einem Fernbus mitgefahren?

- ☒ ja
☐ nein

Zurück

Weiter

58% ausgefüllt

15. Mit welchen Anbieter?

16. Wie bewerten Sie folgende Eigenschaften?

	trifft voll & ganz zu	trifft zu	trifft mehr oder weniger zu	trifft überhaupt nicht zu	weiß ich nicht
Pünktlichkeit des Fernbusses	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reisedauer / Fahrtzeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
günstiges Reisen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
praktisches Reisen (direkte Verbindung)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
komfortables Reisen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Personalservice (Begrüßung, Verabschiedung, Hilfsbereitschaft)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Entertainment Programm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verfügbarkeit W-Lan/Internet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Flächendeckendes Streckennetz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
gute Frequenz der Abfahrtszeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erreichbarkeit der Busbahnhöfe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anschlussmöglichkeiten an den Busbahnhöfen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17. Würden Sie erneut mit einem Fernbus reisen?

- ☐ ja ☐ nein ☐ weiß ich nicht

18. Würden Sie eine Fahrt mit dem Fernbus weiterempfehlen?

- ☐ ja ☐ nein ☐ bin mir nicht sicher

Zurück

Weiter

Befragung unterbrechen

Abbrechen und alle Angaben löschen

19. Wie buchen Sie in der Regel ihre Fernbusfahrt?

[Bitte auswählen] ▼

20. Welche Distanz betrug Ihre letzte Fahrt?

- ☐ bis 250 km
- ☐ 251 – 500 km
- ☐ mehr als 500 km

21. Wie lang beträgt meistens die anschließende Reiseaufenthaltsdauer?

- ☐ Tagesfahrt
- ☐ 1 – 4 Tage
- ☐ 5 – 7 Tage
- ☐ mehr als 1 Woche
- ☐ mehr als 2 Wochen
- ☐ mehr als 1 Monat

22. Wo haben Sie in der Regel übernachtet?

- ☐ im Hostel
- ☐ im 1-2* Hotel
- ☐ im 3-4* Hotel
- ☐ im 5-6* Hotel
- ☐ im Ferienhaus/in der Ferienwohnung
- ☐ Couchsurfing
- ☐ bei Freunden
- ☐ bei Verwandten
- ☐ in externen privaten Unterkünften

23. Mit wieviel Personen reisen Sie überwiegend mit dem Fernbus?

Ggf. Alter der Kinder mit Komma abtrennen

- ☐ alleine
- ☐ zu zweit
- ☐ zu dritt – viert
- ☐ zu fünf – sechs
- ☐ mehr als sechs
- ☐ Ggf. Alter der Kinder Jahre

24. Unternehmen Sie aufgrund der Liberalisierung der Fernbusse zum 01.01.2013 mehr Fernreisen?

- ☐ ja
☐ nein

25. Hätten Sie Ihre letzte Fahrt auch absolviert, wenn es das Fernbusangebot nicht gegeben hätte?

- ☐ ja ☐ nein ☐ ich weiß es nicht

Zurück

Filterfrage 4

Weiter

Befragung unterbrechen

Abbrechen und alle Angaben löschen

[Maximilian Hatteier](#), maximilian.hatteier@campusm21.de, Landsbergerstraße 6e, 82205 Gilching,
Hochschule Mittweida - University of applied sciences - 2014

25. Hätten Sie Ihre letzte Fahrt auch absolviert, wenn es das Fernbusangebot nicht gegeben hätte?

- ☒ ja ☐ nein ☐ ich weiß es nicht

Zurück

Weiter

5.6.2014

Fragebogen

HOCHSCHULE
MITTWEIDA
UNIVERSITY OF
APPLIED SCIENCES



75% ausgefüllt

26. Mit welchem alternativen Verkehrsmittel wären Sie voraussichtlich sonst gereist?

[Bitte auswählen] ▼

Zurück

Weiter

Befragung unterbrechen

Abbrechen und alle Angaben löschen

[Maximilian Hatteier](#), maximilian.hatteier@campusm21.de, Landsbergerstraße 6e, 82205 Gilching,
Hochschule Mittweida - University of applied sciences - 2014

14. Sind Sie schon einmal mit einem Fernbus mitgefahren?

- ☐ ja
☒ nein

Zurück

Weiter

5.6.2014

Fragebogen

HOCHSCHULE
MITTWEIDA
UNIVERSITY OF
APPLIED SCIENCES



58% ausgefüllt

15. Nennen Sie bis zu drei Gründe, weshalb Sie noch nie mit dem Fernbus gefahren sind.

16. Könnten Sie es sich einmal vorstellen mit dem Fernbus zu reisen?

- ☐ ja
☐ nein

Zurück

Weiter

Befragung unterbrechen

Abbrechen und alle Angaben löschen

[Maximilian Hatteier](#), maximilian.hatteier@campusm21.de, Landsbergerstraße 6e, 82205 Gilching,
Hochschule Mittweida - University of applied sciences - 2014



Abschließend werden noch einige sozio-demographische Daten abgefragt. Diese Angaben werden streng vertraulich behandelt und bleiben anonym.

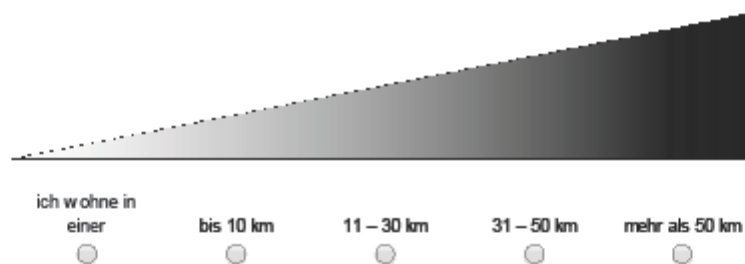
27. Ihr Geschlecht?

- ☐ männlich
☐ weiblich

28. Welcher Altersgruppe gehören Sie an?

[Bitte auswählen] ▼

29. Wie viele Kilometer beträgt die Entfernung zur nächstgelegenen Großstadt, mit mindesten 100.000 Einwohnern?



30. Welchen Schulabschluss besitzen Sie?

- ☐ kein Abschluss
☐ Sonderschulabschluss
☐ Hauptschulabschluss
☐ Realschulabschluss
☐ (Fach-) Abitur
☐ Hochschulabschluss

Zurück

Weiter

Befragung unterbrechen

Abbrechen und alle Angaben löschen

31. Welchen Berufsstand besitzen Sie?

- ☐ Schüler/in / Student/in
- ☐ Arbeitsuchende/r
- ☐ Hausfrau/Hausmann
- ☐ Teilzeitarbeiter/in
- ☐ Angestellte/r
- ☐ Führungskraft
- ☐ Geschäftsführer/in
- ☐ Selbständige/r
- ☐ Rentner/in
- ☐ Privatier

32. Wie ist Ihr Familienstand?

[Bitte auswählen] ▼

33. Leben Kinder in Ihrem Haushalt?

- ☐ ja
- ☐ nein

34. Wie hoch war Ihr Einkommen (Nettoverdienst), also ihr Lohn oder Gehalt nach Abzug von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen im letzten Monat?

- ☐ Keine Angaben
- ☐ Bis unter 500 Euro
- ☐ 500 – 1.000 Euro
- ☐ 1.001 – 1.500 Euro
- ☐ 1.501 – 2.000 Euro
- ☐ 2.001 – 3.000 Euro
- ☐ 3.001 – 4.000 Euro
- ☐ Mehr als 4.000 Euro

35. Abschließend besteht hier die Möglichkeit für Anregungen zur Befragung. Außerdem ist hier Platz für alles Weitere, was Ihnen zum Thema Fernreisen und Fernbusse einfällt.

Zurück

Weiter

Befragung unterbrechen

Abbrechen und alle Angaben löschen

5.6.2014

Fragebogen



Vielen herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!

Sollten Sie Interesse an den Ergebnissen dieser Umfrage haben, senden Sie mir bitte eine E-Mail. Ich werde Ihnen nach Abschluss der Auswertung eine Übersicht über die Ergebnisse zukommen lassen.

[Maximilian Hatteier](mailto:maximilian.hatteier@campusm21.de), maximilian.hatteier@campusm21.de, Landsbergerstraße 6e, 82205 Gilching, Hochschule Mittweida - University of applied sciences - 2014

Anhang 2: Zusammenhang Altersgruppe und Fernbusnutzung

Kreuztabelle

			Mitgefahren?		Gesamt
			ja	nein	
Altersgruppe	bis 18 Jahre	Anzahl	19	17	36
		Erwartete Anzahl	15,7	20,3	36,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	21,3%	14,8%	17,6%
	19 - 25 Jahre	Anzahl	37	36	73
		Erwartete Anzahl	31,8	41,2	73,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	41,6%	31,3%	35,8%
	26 - 39 Jahre	Anzahl	14	19	33
		Erwartete Anzahl	14,4	18,6	33,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	15,7%	16,5%	16,2%
	40 - 59 Jahre	Anzahl	11	35	46
		Erwartete Anzahl	20,1	25,9	46,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	12,4%	30,4%	22,5%
	60 Jahre oder älter	Anzahl	8	8	16
		Erwartete Anzahl	7,0	9,0	16,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	9,0%	7,0%	7,8%
	Gesamt	Anzahl	89	115	204

Erwartete Anzahl	89,0	115,0	204,0
% innerhalb von Mitgefahren?	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	10,257 ^a	4	,036
Likelihood-Quotient	10,725	4	,030
Zusammenhang linear-mit-linear	4,674	1	,031
Anzahl der gültigen Fälle	204		

a. 0 Zellen (,0%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist 6,98.

Symmetrische Maße

	Wert	Asymptotischer Standardfehler ^a	Näherungsweise T ^b	Näherungsweise Signifikanz
Intervall- bzgl. Intervallmaß Pearson-R	,152	,070	2,182	,030 ^c
Ordinal- bzgl. Ordinalmaß Korrelation nach Spearman	,159	,069	2,286	,023 ^c
Anzahl der gültigen Fälle	204			

- a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.
b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.
c. Basierend auf normaler Näherung

Anhang 3: Zusammenhang Familienstand und Fernbusnutzung**Kreuztabelle**

			Mitgefahren?		Gesamt
			ja	nein	
Familienstand	verheiratet	Anzahl	13	38	51
		Erwartete Anzahl	21,9	29,1	51,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	14,8%	32,5%	24,9%
	Single	Anzahl	39	44	83

		Erwartete Anzahl	35,6	47,4	83,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	44,3%	37,6%	40,5%
		Anzahl	27	25	52
	in einer Partnerschaft lebend	Erwartete Anzahl	22,3	29,7	52,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	30,7%	21,4%	25,4%
		Anzahl	1	3	4
	geschieden	Erwartete Anzahl	1,7	2,3	4,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	1,1%	2,6%	2,0%
		Anzahl	1	1	2
	verwitwet	Erwartete Anzahl	,9	1,1	2,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	1,1%	0,9%	1,0%
		Anzahl	7	6	13
	keine Angabe	Erwartete Anzahl	5,6	7,4	13,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	8,0%	5,1%	6,3%
		Anzahl	88	117	205
Gesamt		Erwartete Anzahl	88,0	117,0	205,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	100,0%	100,0%	100,0%
		Anzahl			

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	9,804 ^a	5	,081
Likelihood-Quotient	10,186	5	,070
Zusammenhang linear-mit-linear	4,182	1	,041
Anzahl der gültigen Fälle	205		

a. 4 Zellen (33,3%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist ,86.

Symmetrische Maße

		Wert	Asymptotischer Standardfehler ^a	Näherungsweise T ^b	Näherungsweise Signifikanz
Intervall- bzgl. Intervallmaß	Pearson-R	-,143	,069	-2,061	,041 ^c
Ordinal- bzgl. Ordinalmaß	Korrelation nach Spearman	-,177	,067	-2,558	,011 ^c
Anzahl der gültigen Fälle		205			

a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.

b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

c. Basierend auf normaler Näherung

Anhang 4: Zusammenhang Kinder im Haushalt und Fernbusnutzung**Kreuztabelle**

		Mitgefahren?		Gesamt
		ja	nein	
Kinder?	Anzahl	17	38	55
	Erwartete Anzahl	23,8	31,2	55,0
	% innerhalb von Mitgefahren?	19,5%	33,3%	27,4%
	Anzahl	70	76	146
	Erwartete Anzahl	63,2	82,8	146,0
	% innerhalb von Mitgefahren?	80,5%	66,7%	72,6%
	Anzahl	87	114	201
	Erwartete Anzahl	87,0	114,0	201,0
	% innerhalb von Mitgefahren?	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (1-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	4,723 ^a	1	,030		
Kontinuitätskorrektur ^b	4,055	1	,044		
Likelihood-Quotient	4,834	1	,028		

Exakter Test nach Fisher				,038	,021
Zusammenhang linear-mit-linear	4,700	1	,030		
Anzahl der gültigen Fälle	201				

a. 0 Zellen (,0%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist 23,81.

b. Wird nur für eine 2x2-Tabelle berechnet

Symmetrische Maße

	Wert	Asymptotischer Standardfehler ^a	Näherungsweise T ^b	Näherungsweise Signifikanz
Intervall- bzgl. Intervallmaß Pearson-R	-,153	,067	-2,188	,030 ^c
Ordinal- bzgl. Ordinalmaß Korrelation nach Spearman	-,153	,067	-2,188	,030 ^c
Anzahl der gültigen Fälle	201			

a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.

b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

c. Basierend auf normaler Näherung

Anhang 5: Zusammenhang Nettoeinkommen und Fernbusnutzung

Kreuztabelle

			Mitgefahren?		Gesamt
			ja	nein	
Einkommen?	Keine Angaben	Anzahl	23	32	55
		Erwartete Anzahl	23,9	31,1	55,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	26,7%	28,6%	27,8%
	Bis unter 500 Euro	Anzahl	15	15	30
		Erwartete Anzahl	13,0	17,0	30,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	17,4%	13,4%	15,2%
	500 - 1.000 Euro	Anzahl	13	12	25
		Erwartete Anzahl	10,9	14,1	25,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	15,1%	10,7%	12,6%
	1.001 - 1.500 Euro	Anzahl	11	15	26
		Erwartete Anzahl	11,3	14,7	26,0

	% innerhalb von Mit- gefahren?	12,8%	13,4%	13,1%
	Anzahl	13	9	22
1.501 - 2.000 Euro	Erwartete Anzahl	9,6	12,4	22,0
	% innerhalb von Mit- gefahren?	15,1%	8,0%	11,1%
	Anzahl	7	15	22
2.001 - 3.000 Euro	Erwartete Anzahl	9,6	12,4	22,0
	% innerhalb von Mit- gefahren?	8,1%	13,4%	11,1%
	Anzahl	1	5	6
3.001 - 4.000 Euro	Erwartete Anzahl	2,6	3,4	6,0
	% innerhalb von Mit- gefahren?	1,2%	4,5%	3,0%
	Anzahl	3	9	12
Mehr als 4.000 Euro	Erwartete Anzahl	5,2	6,8	12,0
	% innerhalb von Mit- gefahren?	3,5%	8,0%	6,1%
	Anzahl	86	112	198
Gesamt	Erwartete Anzahl	86,0	112,0	198,0
	% innerhalb von Mit- gefahren?	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2- seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	8,158 ^a	7	,319
Likelihood-Quotient	8,472	7	,293
Zusammenhang linear-mit-li- near	1,538	1	,215
Anzahl der gültigen Fälle	198		

a. 2 Zellen (12,5%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist 2,61.

Symmetrische Maße

		Wert	Asymptotischer Standardfehler ^a	Näherungsweise T ^b	Näherungsweise Signifikanz
Intervall- bzgl. Intervallmaß	Pearson-R	,088	,069	1,242	,216 ^c
Ordinal- bzgl. Ordinalmaß	Korrelation nach Spearman	,065	,070	,910	,364 ^c
Anzahl der gültigen Fälle		198			

a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.

b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

c. Basierend auf normaler Näherung

Anhang 6: Zusammenhang Relevanz kurze Reisedauer und Fernbusnutzung**Kreuztabelle**

			Mitgefahren?		Gesamt
			ja	nein	
Eigenschaften: kurze Reisedauer	überhaupt nicht wichtig	Anzahl	2	0	2
		Erwartete Anzahl	,9	1,1	2,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	2,2%	0,0%	1,0%
	nicht wichtig	Anzahl	13	7	20
		Erwartete Anzahl	8,6	11,4	20,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	14,6%	6,0%	9,7%
	mehr oder minder wichtig	Anzahl	27	30	57
		Erwartete Anzahl	24,6	32,4	57,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	30,3%	25,6%	27,7%
	wichtig	Anzahl	29	43	72
		Erwartete Anzahl	31,1	40,9	72,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	32,6%	36,8%	35,0%
	sehr wichtig	Anzahl	18	37	55
		Erwartete Anzahl	23,8	31,2	55,0

Gesamt	% innerhalb von Mit- gefahren?	20,2%	31,6%	26,7%
	Anzahl	89	117	206
	Erwartete Anzahl	89,0	117,0	206,0
	% innerhalb von Mit- gefahren?	100,0%	100,0 %	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2- seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	9,616 ^a	4	,047
Likelihood-Quotient	10,381	4	,034
Zusammenhang linear-mit-li- near	8,375	1	,004
Anzahl der gültigen Fälle	206		

a. 2 Zellen (20,0%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist ,86.

Symmetrische Maße

		Wert	Asymptotischer Standardfehler ^a	Näherungs- weises T ^b	Näherungs- weise Signi- fikanz
Intervall- bzgl. Intervallmaß	Pearson-R	,202	,067	2,948	,004 ^c
Ordinal- bzgl. Ordinalmaß	Korrelation nach Spearman	,189	,068	2,748	,007 ^c
Anzahl der gültigen Fälle		206			

a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.

b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

c. Basierend auf normaler Näherung

Anhang 7: Zusammenhang Relevanz niedrige Reisekosten und Fernbusnutzung

Kreuztabelle

			Mitgefahren?		Gesamt
			ja	nein	
Eigenschaften: niedrige Reisekosten	nicht wichtig	Anzahl	1	4	5
		Erwartete Anzahl	2,1	2,9	5,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	1,1%	3,4%	2,5%
	mehr oder minder wichtig	Anzahl	15	24	39
		Erwartete Anzahl	16,7	22,3	39,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	17,2%	20,7%	19,2%
	wichtig	Anzahl	36	49	85
		Erwartete Anzahl	36,4	48,6	85,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	41,4%	42,2%	41,9%
	sehr wichtig	Anzahl	35	39	74
		Erwartete Anzahl	31,7	42,3	74,0

Gesamt	% innerhalb von Mit- gefahren?	40,2%	33,6%	36,5%
	Anzahl	87	116	203
	Erwartete Anzahl	87,0	116,0	203,0
	% innerhalb von Mit- gefahren?	100,0%	100,0 %	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2- seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	1,979 ^a	3	,577
Likelihood-Quotient	2,079	3	,556
Zusammenhang linear-mit-li- near	1,660	1	,198
Anzahl der gültigen Fälle	203		

a. 2 Zellen (25,0%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist 2,14.

Symmetrische Maße

		Wert	Asymptotischer Standardfehler ^a	Näherungsweise T ^b	Näherungsweise Signifikanz
Intervall- bzgl. Intervallmaß	Pearson-R	-,091	,069	-1,291	,198 ^c
Ordinal- bzgl. Ordinalmaß	Korrelation nach Spearman	-,084	,069	-1,200	,231 ^c
Anzahl der gültigen Fälle		203			

a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.

b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

c. Basierend auf normaler Näherung

Anhang 8: Zusammenhang Relevanz hoher Komfort und Fernbusnutzung

Kreuztabelle

			Mitgefahren?		Gesamt
			ja	nein	
Eigenschaften: hoher Komfort	überhaupt nicht wichtig	Anzahl	2	1	3
		Erwartete Anzahl	1,3	1,7	3,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	2,3%	0,9%	1,5%
	nicht wichtig	Anzahl	6	3	9
		Erwartete Anzahl	3,9	5,1	9,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	6,8%	2,6%	4,4%
	mehr oder minder wichtig	Anzahl	34	35	69
		Erwartete Anzahl	29,8	39,2	69,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	38,6%	30,2%	33,8%
	wichtig	Anzahl	31	54	85

Gesamt	sehr wichtig	Erwartete Anzahl	36,7	48,3	85,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	35,2%	46,6%	41,7%
		Anzahl	15	23	38
		Erwartete Anzahl	16,4	21,6	38,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	17,0%	19,8%	18,6%
		Anzahl	88	116	204
		Erwartete Anzahl	88,0	116,0	204,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	5,516 ^a	4	,238
Likelihood-Quotient	5,517	4	,238
Zusammenhang linear-mit-linear	3,793	1	,051
Anzahl der gültigen Fälle	204		

a. 3 Zellen (30,0%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist 1,29.

Symmetrische Maße

		Wert	Asymptotischer Standardfehler ^a	Näherungsweise T ^b	Näherungsweise Signifikanz
Intervall- bzgl. Intervallmaß	Pearson-R	,137	,070	1,961	,051 ^c
Ordinal- bzgl. Ordinalmaß	Korrelation nach Spearman	,133	,070	1,908	,058 ^c
Anzahl der gültigen Fälle		204			

a. Die Null-Hypothese wird nicht angenommen.

b. Unter Annahme der Null-Hypothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

c. Basierend auf normaler Näherung

Anhang 9: Zusammenhang Berufsstand und Fernbusnutzung

Kreuztabelle

			Mitgefahren?		Gesamt
			ja	nein	
Berufsstand	Schüler/in / Student/in	Anzahl	41	41	82
		Erwartete Anzahl	35,0	47,0	82,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	47,1%	35,0%	40,2%
	Arbeitsuchende/r	Anzahl	2	0	2
		Erwartete Anzahl	,9	1,1	2,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	2,3%	0,0%	1,0%
	Hausfrau/Hausmann	Anzahl	1	1	2
		Erwartete Anzahl	,9	1,1	2,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	1,1%	0,9%	1,0%
	Teilzeitarbeiter/in	Anzahl	2	5	7
		Erwartete Anzahl	3,0	4,0	7,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	2,3%	4,3%	3,4%
	Angestellte/r	Anzahl	30	44	74
		Erwartete Anzahl	31,6	42,4	74,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	34,5%	37,6%	36,3%
	Führungskraft	Anzahl	3	5	8
		Erwartete Anzahl	3,4	4,6	8,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	3,4%	4,3%	3,9%
	Geschäftsführer/in	Anzahl	0	2	2
		Erwartete Anzahl	,9	1,1	2,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	0,0%	1,7%	1,0%
	Selbständige/r	Anzahl	2	11	13
		Erwartete Anzahl	5,5	7,5	13,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	2,3%	9,4%	6,4%
	Rentner/in	Anzahl	6	8	14
		Erwartete Anzahl	6,0	8,0	14,0

Gesamt	% innerhalb von Mitgefahren?	6,9%	6,8%	6,9%
	Anzahl	87	117	204
	Erwartete Anzahl	87,0	117,0	204,0
	% innerhalb von Mitgefahren?	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	10,772 ^a	8	,215
Likelihood-Quotient	12,762	8	,120
Zusammenhang linear-mit-linear	4,457	1	,035
Anzahl der gültigen Fälle	204		

a. 10 Zellen (55,6%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist ,85.

Symmetrische Maße

	Wert	Asymptotischer Standardfehler ^a	Näherungsweise T ^b	Näherungsweise Signifikanz
Intervall- bzgl. Intervallmaß Pearson-R	,148	,069	2,129	,034 ^c
Ordinal- bzgl. Ordinalmaß Korrelation nach Spearman	,143	,069	2,056	,041 ^c
Anzahl der gültigen Fälle	204			

a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.

b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

c. Basierend auf normaler Näherung

Anhang 10: Zusammenhang Entfernung zur Großstadt und Fernbusnutzung

Kreuztabelle

			Mitgefahren?		Gesamt
			ja	nein	
Großstadt Entfernung?	ich wohne in einer	Anzahl	24	37	61
		Erwartete Anzahl	26,7	34,3	61,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	27,3%	32,7%	30,3%
	bis 10 km	Anzahl	9	19	28
		Erwartete Anzahl	12,3	15,7	28,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	10,2%	16,8%	13,9%
	11 - 30 km	Anzahl	45	42	87
		Erwartete Anzahl	38,1	48,9	87,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	51,1%	37,2%	43,3%
	31 - 50 km	Anzahl	7	7	14
		Erwartete Anzahl	6,1	7,9	14,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	8,0%	6,2%	7,0%
	mehr als 50 km	Anzahl	3	8	11
		Erwartete Anzahl	4,8	6,2	11,0
		% innerhalb von Mitgefahren?	3,4%	7,1%	5,5%
Gesamt	Anzahl		88	113	201
	Erwartete Anzahl		88,0	113,0	201,0
	% innerhalb von Mitgefahren?		100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	5,697 ^a	4	,223
Likelihood-Quotient	5,788	4	,216
Zusammenhang linear-mit-linear	,532	1	,466

Anzahl der gültigen Fälle	201		
---------------------------	-----	--	--

a. 1 Zellen (10,0%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist 4,82.

Symmetrische Maße

		Wert	Asymptotischer Standardfehler ^a	Näherungsweise T ^b	Näherungsweise Signifikanz
Intervall- bzgl. Intervallmaß	Pearson-R	-,052	,070	-,729	,467 ^c
Ordinal- bzgl. Ordinalmaß	Korrelation nach Spearman	-,072	,070	-1,020	,309 ^c
Anzahl der gültigen Fälle		201			

a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.

b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

c. Basierend auf normaler Näherung

Eigenständigkeitserklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und nur unter Verwendung der angegebenen Literatur und Hilfsmittel angefertigt habe. Stellen, die wörtlich oder sinngemäß aus Quellen entnommen wurden, sind als solche kenntlich gemacht. Diese Arbeit wurde in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt.

München, 18. Juni 2014

Maximilian Hatteier

Ort, Datum

Vorname Nachname